

Accident PAU janvier 2007

Le 29 décembre 2008 est paru le rapport d'enquête du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses concernant l'accident du Fokker 100, immatriculé F-GMPG, survenu en phase de décollage sur la piste 13 à Pau.

Le SASV par son flash info N° GEN 02/07 vous avait fourni les éléments essentiels connus dans les jours suivant le 25 janvier 2007.

A la lecture de ce rapport d'enquête, l'accident résulte :

- d'une perte de contrôle au décollage causée par la présence de contaminants givrés sur la surface des ailes,
- d'une prise en compte insuffisante des conditions météorologiques pendant l'escale,
- d'une rotation rapide en tangage $6,1^\circ$ par seconde suite à une action réflexe après la perception par l'équipage d'envol d'oiseaux devant l'avion.

Parmi les facteurs contributifs sont cités les faits suivants :

- La vérification faite du Fokker avant le vol ne permettait pas sans escabeau ou moyen comparable de détecter la présence de givre ou de glace sur l'extrados ou les extrémités des ailes.
- Une sensibilisation insuffisante des navigants aux procédures de vérification tactile de l'état des surfaces en conditions givrantes et l'absence de mise en place par l'exploitant d'une organisation adaptée aux escales.
- La sensibilité particulière aux effets du givrage au sol des petits avions non équipés de becs.

NB : Le rapport d'enquête complet est disponible sur le site du BEA : <http://www.bea.aero/docspa/2007>. Il est également consultable au SASV à Morlaix.

Commentaires SASV :

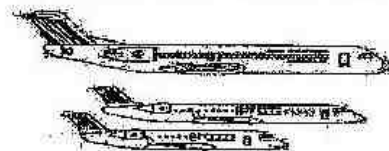
Mot de l'OSV FOKKER100

En conditions givrantes au sol (OAT inférieure à $+6^\circ\text{C}$ et écart OAT/Point de rosée inférieur à 3°C et/ou forme visible d'humidité...) telles que définies au manex page B 00.06/04, il est indispensable de se munir d'un escabeau et d'examiner par vérification tactile la contamination de l'avion sur les deux ailes, le fuselage et les entrées d'air moteur.

La cadence de rotation doit toujours être de l'ordre de $3^\circ/\text{seconde}$ sur les avions de notre flotte. Il est à noter qu'aux essais Fokker une rotation supérieure a été expérimentée sans comportement anormal avec les ailes propres.

Résumé des types de décollage en conditions hivernales pour le F100 :

AVION DEGIVRE ET/OU ANTIGIVRE	AVION NI DEGIVRE NI ANTIGIVRE
Volets 8° (ou 15°) (0° à l'étude pour l'instant)	Volets 0° ou 8°
Poussée TOGA	Poussée FLEX possible (t° fictive - 2°C)
ENG A-ICE sur ON si givrage au sol et/ou après l'envol	ENG A-ICE sur ON selon givrage supposé après l'envol
WING sur ON juste avant TO si givrage supposé après l'envol ; TAIL si nécessaire après 1500 ft	WING sur ON si nécessaire après l'envol TAIL si nécessaire après 1500 ft
Si décollage piste contaminée : Volets 8° (0° interdit) Poussée TOGA Se référer à la page B04.01.24	



Commentaires SASV (suite) :

Mot de l'OSV CRJ

Il ne fait aucun doute que l'effet cumulé de présence de contaminant givrés sur les ailes associé à un taux de rotation excessif de 6°/s a encore augmenté la perte de contrôle de l'avion. Nous évoluons dans des conditions givrantes de façon régulière, principalement en cette période de l'année. Une certaine routine peut très vite s'installer diminuant ainsi notre niveau de vigilance. Restons en alerte ! Soyons attentif à notre environnement !

Ne négligeons pas les risques du givrage aux conséquences parfois dramatiques et portons un soin particulier à l'exécution de l'inspection tactile.

Pour ma part, je vous invite à relire la NTB n° 122 du 11/09/2008 qui précise de façon explicite les conditions givrantes et les actions à entreprendre en présence de ces conditions.

Mot de l'ESC

Afin de sensibiliser les PNC concernant le risque lié au givrage, nous avons choisi de revenir sur ce thème et sur cet accident lors de l'intervention du SASV au cours des MDC (période avril 2008/mars2009).

Nous avons recensé, lors de ces échanges avec les PNC, plusieurs témoignages mentionnant le fait que des PNT avaient demandé aux PNC de « s'occuper de leur cabine », après que ces derniers leur avaient pourtant signalé avoir vu du givre sur les ailes de l'avion, au sol ou pendant le roulage.

Nous rappelons donc à tout le monde que nous volons en équipage, et que le PNC peut aussi contribuer à l'amélioration de la prévention du risque, et notamment celui du givrage avion.

Que ce soit avant de monter à bord ou pendant les phases de roulage, le PNC peut visualiser tout ou partie de certaines zones de l'avion particulièrement sensibles au givrage (ailes, entrée des moteurs d'air).

Dans cette optique de prévention du risque, nous recommandons lors des briefings avant le vol, en fonction des conditions météo du jour, que les PNT avertissent les PNC des conditions givrantes éventuelles et signalent que toute accumulation de givre constatée, même si celle-ci est fine, doit leur être rapportée.

Voici quelques informations extraites de ce rapport :

- 1 minute et 15 secondes se sont écoulées entre le premier toucher de train et l'ordre d'évacuation donné par le CDB aux PNC.
- Le C/C a connu un problème d'ouverture de la porte passagers en urgence, conséquence probable d'une déformation de la cellule.
- Au moment de l'ouverture des portes le moteur gauche n'était pas encore arrêté.
- Plusieurs passagers qui sont sortis par l'issue d'aile gauche se sont dirigés vers l'extrémité de l'aile ou vers le bord d'attaque de l'aile.
- L'évacuation a duré environ 45 secondes (2 PNT ; 2 PNC ; 50 passagers)

Nous vous invitons donc à consulter ce rapport d'enquête, qui mentionne d'autres informations intéressantes pour le PNC notamment dans les parties suivantes :

- Partie 1.15.3 « Evacuation de l'avion » (pages 38/39/40)
- Partie 2.5 « Evacuation » (pages 71/72)

Pour information, 51 accidents du type de celui de PAU (liés à la dégradation des performances aérodynamiques résultant d'un givrage au sol) ont été recensés dans le monde depuis 1968.

Bonne lecture à tous et bons vols.

L'OSV Fokker 100, Philippe FLEURY - L'OSV CRJ, Frédéric ALLART - L'ESC, Jean-François PORHEL

SASV BRITAIR

CS 27925 - 29679 MORLAIX CEDEX France

☎ / répondeur : +33 (0)2 98 83 64 62 ☎ : +33 (0)2 98 62 22 06 sasv@britair.fr

Toutes vos informations, commentaires et suggestions sont les bienvenus afin d'améliorer la qualité des flash-infos.