

DECLARATION INTERMEDIAIRE
INTERIM INVESTIGATION REPORT

Réf.: BEA-02-2022-DI-01

Date 18/09/2023

Cette déclaration intermédiaire est établie conformément aux dispositions pertinentes de l'annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et du Règlement 07-12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la CEMAC. La réglementation en vigueur requiert la publication d'une déclaration intérimaire à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et toutes questions de sécurité qui auront été soulevées, lorsque le rapport final ne peut être rendu public dans les 12 mois.

- | | |
|---|---|
| 1- Reference de l'enquête/
<i>Investigation réf.</i> | BEA-02-2022 |
| 2- Participants à l'enquête/
<i>Participants in the investigation</i> | <ul style="list-style-type: none">- Conseil national de la sécurité des transports (NTSB), Etat de conception et constructeur de l'aéronef- Bureau de la sécurité des transports (TSB), Etat de conception et constructeur des moteurs- Textron Aviation, constructeur de l'aéronef- Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA France), Etat fournissant une assistance (Exploitation des enregistreurs de vol) |
| 3- Rapports publiés/
<i>released reports</i> | Compte rendu préliminaire n°CRP 01/Octobre 2022 |
| 4- Type d'événement/
<i>Type of Occurrence</i> | Accident (ACCID) |
| 5- Date et heure d'occurrence/
<i>date and time of the occurrence</i> | 19 septembre 2022 à 18 H 55 (Heure locale) |
| 6- Lieu d'occurrence/
<i>Location of the occurrence</i> | Aéroport Agostinho Neto de Pointe-Noire, piste 17 |
| 7- Aéronef/Aircraft | Beechcraft 1900C1, TN-AIQ, MSN UC-40 |
| 8- Exploitant/Operator | Equaflight Services |
| 9- Type d'exploitation /
<i>Type of Operation</i> | Transport aérien commercial, vol à la demande |
| 10- Phase/Phase | Roulage à l'atterrissage |

Les enquêtes du Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement la détermination des fautes ou responsabilités.

- | | |
|---|---|
| 11- Depart et Destination/
<i>Departure, Destination</i> | Vol de l'aéroport Maya-Maya (FCBB) de Brazzaville à destination de l'aéroport Agostinho Neto (FCPP) de Pointe Noire |
| 12- Nombre de personnes à bord/
<i>Number of persons on board</i> | 01 Commandant de bord
01 Officier pilote de ligne
01 Personnel complémentaire de bord
16 passagers (dont 1 enfant et 1 bébé) |
| 13- Nombre de personnes blessées/ <i>Number of persons injured</i> | NIL |
| 14- Dommages subis par l'aéronef/
<i>Damage to the Aircraft</i> | Dommages sur la structure du fuselage, l'aile droite et l'hélice droite |
| 15- Dommages aux tiers/
<i>Third party damage</i> | NIL |
| 16- Résumé de l'évènement/ <i>Abstract</i> | |

Le train d'atterrissage de l'aéronef TN-AIQ reliant Brazzaville à Pointe-Noire s'est effacé à l'atterrissage, au roulage, sur la piste 17 de l'aéroport Agostinho Neto.

Cet évènement est survenu après une première tentative d'atterrissage avorté par l'équipage.

En effet, durant l'approche, ayant constaté, d'une part, l'absence de l'indication « train sorti et verrouillé du train d'atterrissage principal droit » après avoir actionné la sortie des trains d'atterrissage et, d'autre part, obtenu le même résultat après une deuxième tentative de sortie du train en procédure normale, l'équipage de conduite avait procédé à une remise de gaz.

L'apparition des voyants indiquant la sortie des 3 trains sortis et leur verrouillage, après l'application de la procédure de secours de sortie des trains d'atterrissage (utilisation de la pompe manuel), a conduit à la prise de décision d'atterrir.

A 18h55, l'aéronef a touché la piste d'atterrissage et au roulage, alors que l'appareil décèlerait et que sa masse était transférée des ailes aux trains d'atterrissage, le train d'atterrissage droit a commencé à s'effacer.

Les pales de l'hélice droite, le volet de bord de fuite de l'aile droite et l'extrémité de l'aile droite ont raclé la piste au moment où le train d'atterrissage s'effaçait.

L'appareil s'est immobilisé sur la piste à 1166m du seuil de la piste 17.

Le réservoir de carburant de l'aile droite a été perforé lors de l'impact entraînant le déversement de son contenu sur la piste, dans la zone d'immobilisation.



Fig. Illustration de la trajectoire de l'aéronef (Source : GPS Tracks, avec annotation du BEA)

Les enquêtes du Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement la détermination des fautes ou responsabilités.

Le test au sol des trains d'atterrissage réalisé, dans le cadre de l'enquête, suivant les procédures normale (pompe électrique) et de secours (pompe à main) a mis en évidence des dysfonctionnements lors de la sortie du train d'atterrissage droit.

Suivant la procédure normale ou de secours, lorsque le levier du train a été mis en position DOWN :

- son voyant de signalisation rouge s'est allumé,
- le voyant indiquant la sortie et le verrouillage du train principal droit est resté éteint ;
- le disjoncteur s'est déclenché ;

En procédure normale, dès que la pompe électrique s'est arrêtée de fonctionner, la contrefiche supérieure du train s'est pliée vers le haut. En procédure de secours en utilisant la pompe à main, les contrefiches se sont alignées puis déverrouillées.

(Cf. Compte rendu préliminaire n°CRP 01/Octobre 2022)

17- Progression de l'enquête / *Progress of the investigation*

*(Informations pertinentes relatives à l'enquête / *Relevant information related to the investigation*)*

A la date de publication de la présente déclaration intermédiaire, outre les actions conduites avant la publication du compte rendu préliminaire (la collecte des enregistrements de navigabilité et d'exploitation de l'aéronef, les interviews du personnel d'exploitation, l'inspection de l'aéronef et du site d'occurrence, le test au sol des trains d'atterrissage), les activités suivantes ont été réalisées :

- l'exploitation des documents pertinents collectés ;
- l'extraction et analyse des données des enregistreurs de données de vol et de conversations de poste pilotage (FDR et CVR) ;
- l'inspection des filtres et l'analyse de l'huile hydraulique ;
- les essais sur banc du vérin du train d'atterrissage principal droit.

L'exploitation des informations opérationnelles et techniques recueillies au cours de l'enquête se poursuit. Le BEA finalise l'enquête et publiera un rapport d'enquête au cours des prochains mois.

18- Questions de sécurité relevées/ *Safety issue identified*

- Tenue des documents de décodage et suivi de l'enregistreur de données de vol.