

DECLARATION INTERMEDIAIRE
INTERIM INVESTIGATION REPORT

Réf.: BEA-02-2023-DI-02

Date 29/07/2025

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/
Investigation réf.**

BEA-02-2023

**2- Participants à l'enquête/
Participants in the investigation**

- le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (ci-après désigné BEA Fr), la France étant l'Etat de conception et de construction de l'aéronef ;
- le Bureau de la sécurité des transports (TSB), le Canada étant l'Etat de conception et de construction des moteurs (Pratt & Whitney PW-127) installés sur cet aéronef ;
- Bureau national de la sécurité des transports (NTSB), les États Unis d'Amérique étant l'Etat de fabrication des éléments d'aéronefs ;
- le BEA Fr, le TSB et le NTSB ont respectivement désigné des représentants accrédités pour participer à l'enquête technique, assistés de conseillers techniques provenant des organismes suivants :
 - o Avion de Transport Régional (ATR), constructeur de l'aéronef ;
 - o Pratt & Whitney Canada (PWC), constructeur des moteurs ;
 - o Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESa), autorité de certification de l'aéronef ; et
 - o Honeywell, fabricant d'équipements.

**3- Rapports publiés /
released reports**

Compte rendu préliminaire n° CRP 01/Aout 2023

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.

- | | |
|---|---|
| 4- Type d'événement/
<i>Type of Occurrence</i> | Incident grave (SINCID) |
| 5- Date et heure d'occurrence/
<i>date and time of the occurrence</i> | 29 juillet 2023 à 11H13 (heure locale) |
| 6- Lieu d'occurrence/
<i>Location of the occurrence</i> | Vol AAT 102 reliant Brazzaville (FCBB) à Pointe-Noire (FCPP) |
| 7- Aéronef/Aircraft | ATR 72-212A, TN-AKA, MSN 794 |
| 8- Exploitant/Operator | Africa Airlines |
| 9- Type d'exploitation /
<i>Type of Operation</i> | Transport aérien commercial |
| 10- Phase/Phase | Croisière |
| 11- Départ 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 Pilote Commandant de bord,
01 Officier pilote de ligne,
02 Personnel navigant commercial,
01 pilote (chef de section ATR),
01 technicien de maintenance avion,
73 passagers dont 3 bébés |
| 13- Nombre de personnes blessées/
<i>Number of persons injured</i> | NIL |
| 14- Domages subis par l'aéronef/
<i>Damage to the Aircraft</i> | NIL |
| 15- Domages aux tiers/
<i>Third party damage</i> | NIL |
| 16- Résumé de l'évènement/Abstract | |

l'aéronef a décollé de brazzaville (FCBB) à 10h48 locale à destination de pointe-noire (FCPP) avec trois personnes à bord, le commandant de bord en pilote en fonction et le copilote en pilot monitoring. la masse au décollage était de 22 058 kg avec 1 800 kg de carburant.

durant la montée, le vol a présenté une dissymétrie avec un dérapage et une inclinaison vers la gauche. plusieurs alertes sur l'advisory display unit ont été enregistrées, accompagnées de corrections à l'aide du touch control steering et du réglage du tab de l'aileron gauche, générant des oscillations modérées en roulis et des variations de cap.

à environ FL149, le moteur gauche a subi une perte de couple et de débit carburant, entraînant une diminution de la vitesse indiquée, une augmentation de l'assiette et des changements d'inclinaison. un auto-relight transitoire s'est produit avant une nouvelle chute des paramètres moteur gauche. la vitesse minimale est descendue à 128 kt, l'inclinaison maximale à 29° et l'incidence à 15,7°, proche du seuil de déclenchement du shaker.

le pilote automatique a été désengagé au FL152, le commandant de bord a corrigé l'inclinaison et repris le contrôle de l'avion, avec des mouvements importants de la gouverne de direction et des alertes moteur (« eng fire 1 ») dues à la perte du moteur gauche. l'équipage a appliqué la procédure d'urgence, ajustant les manettes moteur et les régimes hélice, tout en stabilisant le vol et en gérant les alertes carburant.

après environ une heure et dix minutes de vol, l'aéronef a atterri sans incident sur la piste 17 de pointe-noire (fcpp). les passagers ont été débarqués normalement à 12h05.



fig. 1 trajectoire du tn-aka

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

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

Publications relatives à l'enquête :

- **Compte rendu préliminaire n°CRP 01/aout 2023**
- **Déclaration intermédiaire n°BEA-02-2023-DI-01**

L'exploitation des informations opérationnelles et techniques recueillies au cours de l'enquête se poursuit. Le BEA publiera un rapport final d'enquête à son issue

18- Questions de sécurité relevées/ Safety issue identified

Les questions de sécurité relevées en cours de traitement concernent l'exécution des tâches de maintenance, la traçabilité des enregistrements de maintenance et la conduite du vol.