

DECLARATION INTERMEDIAIRE
INTERIM INVESTIGATION REPORT

Réf.: BEA-03-2023-DI-01

Date 17/12/2024

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-03-2023 |
| 2- Participants à l'enquête/
<i>Participants in the investigation</i> | <ul style="list-style-type: none">- Bureau national de la sécurité des transports (NTSB),
Etat de conception et constructeur de l'aéronef ;- Fédéral Aviation Administration (FAA),
autorité de certification de l'aéronef ;- Boeing Company, constructeur de l'aéronef ;- Département d'enquête de l'Autorité de l'Aviation Civile d'Afrique du Sud (SACAA) |
| 3- Rapports publiés /
<i>released reports</i> | Compte rendu préliminaire n°CRP 01/Janvier 2024 |
| 4- Type d'événement/
<i>Type of Occurrence</i> | Incident (INCID) |
| 5- Date et heure d'occurrence/
<i>date and time of the occurrence</i> | 17 décembre 2023 à 14 H 09 (UTC) |
| 6- Lieu d'occurrence/
<i>Location of the occurrence</i> | Aéroport Maya Maya de Brazzaville, piste 23 |
| 7- Aéronef/Aircraft | Boeing B737-36N, TN-AKC, MSN 28 560 |
| 8- Exploitant/Operator | Africa Airlines |
| 9- Type d'exploitation /
<i>Type of Operation</i> | Transport aérien commercial - passagers |

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.

- | | |
|--|--|
| 10- Phase/Phase | Décollage |
| 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 Brazzaville |
| 12- Nombre de personnes à bord/
<i>Number of persons on board</i> | 02 personnel navigant technique (PNT),
03 personnel navigant commercial,
54 passagers (dont 1 enfant et 2 bébés) |
| 13- Nombre de personnes blessées/
<i>Number of persons injured</i> | NIL |
| 14- Dommmages subis par l'aéronef/
<i>Damage to the Aircraft</i> | Défaillance du roulement extérieur (Outboard),
détachement de la roue n°02 du train principal gauche
et endommagement du bloc de frein associé |
| 15- Dommmages aux tiers/
<i>Third party damage</i> | |
| 16- Résumé de l'évènement/Abstract | |

Le 17 décembre 2023, l'aéronef boeing 737-36N (immatriculé TN-AKC, numéro de série 28560) exploité par Africa Airlines effectuait le vol aat108 entre les aéroports maya-maya (FCBB) et Agostinho Neto (FCPP), avec 54 passagers et 5 membres d'équipage à bord. le commandant de bord était le pilote aux commandes (PF) et le premier officier était le pilote surveillant (PM/PNF).

à 13 h 57, l'équipage est autorisé à effectuer le refoulement de l'aéronef (« push back ») pour un décollage sur la piste 23, puis reçoit l'autorisation de décollage à 14 h 10. une minute plus tard, une roue du train principal gauche se détache en vol, signalée par le service de sécurité incendie de l'aérodrome. informé à 14 h 13, l'équipage décide de poursuivre le vol.

à 14 h 14, l'équipage demande à arrêter sa montée au FL240, ce qui est autorisé par l'approche de Brazzaville. à 14 h 23, pour raisons météorologiques, une déviation de 30° est accordée. peu après, l'aéronef amorce une descente, et à 14 h 27, l'équipage signale un problème de pressurisation causé par un pare-brise l1 fissuré.

stabilisé au fl100, l'équipage contacte la tour de Pointe-Noire à 14 h 32 et prépare une approche ils sur la piste 17, en demandant assistance. à 14 h 48, un survol à basse altitude (low pass) à 2 000 pieds est effectué pour inspection visuelle. la tour confirme qu'une roue du train principal gauche est manquante.

l'aéronef est autorisé à atterrir à 15 h 02 et se pose sans incident à 15 h 05. aucun blessé n'est signalé. le seul dommage constaté est la perte de la roue n°2, retrouvée plus tard dans l'enceinte de l'aéroport après avoir endommagé le mur de clôture

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/Janvier 2024**
- **Déclaration intermédiaire n°BEA-03-2023-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'entretien des roues et leurs composants ainsi que la conservation des enregistrements de maintenance.