



BPEA/INCID/03/2013

**RAPPORT FINAL DE L'INCIDENT SURVENU à
L'AERONEF DE TYPE AIRBUS (a-320), IMMATRICULE
9Q-CCA DE LA COMPAGNIE CAA,
le 1^{er} mai 2013 A 16H20' UTC
A L'AEROPORT INTERNATIONAL DE BANGBOKA
à KISANGANI, DANS LA PROVINCE ORIENTALE EN
REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO**



Table des matières

i.	OBJECTIF DE L'ENQUÊTE	4
ii.	INTRODUCTION.....	4
iii.	SYNOPSIS.....	5
	Conséquences :	5
I.	RENSEIGNEMENTS DE BASE.....	6
	I.1. Données de l'incident	6
	I.2. Exposé des faits.....	7
	I.3. Tués et blessés	7
	I.4. Dommages à l'aéronef.....	7
	I.5. Autres dommages	7
	I.6. Renseignements sur l'exploitant.....	7
	1.7. Renseignements sur le personnel	8
	1.7.1. Le Commandant de bord	8
	1.7.2. Le copilote	8
	1.7.3. Le mécanicien accompagnateur	9
	1.7.4. Le personnel navigant de cabine.....	9
	1.8. Renseignements sur l'aéronef.....	9
	1.8.1. Renseignements administratifs.....	9
	1.8.2. Situation technique au 24 mai 2013	10
	1.8.3. Situation technique de l'avion par rapport à son programme d'entretien.....	11
I.9.	Conditions météorologiques.....	11
I.10.	Aides à la navigation	11
I.11.	Télécommunications aéronautiques.....	11
I.12.	Renseignements sur l'aérodrome	11
I.13.	Enregistreurs de vol	11
I.14.	Renseignements sur l'épave et sur l'impact	11
I.15.	Renseignements médico-pathologiques.....	12
I.16.	Questions relatives à la survie des occupants.....	12
I.17.	Essais et recherches	12

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A-320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>3 Page Date : 05/07/2013</p>
--	---	--

- I.18. Renseignements sur les Organismes.....12
- I.19. Techniques d'enquêtes utiles ou efficaces12
- I.20. Renseignements supplémentaires12
- IV. ANALYSE.....12
- II.2. Régie des Voies Aériennes (RVA)14
- II.3. Autorité de l'Aviation Civile15
- V. FAITS ÉTABLIS PAR L'ENQUETE15
- V. CONCLUSION.....16
- 2. À L'Autorité de l'Aviation Civile (AAC) de :16
- 3. À La Régie des Voies Aériennes (RVA) de :17
- 4. A la compagnie CAA de :17

<p>MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A-320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>4 Page Date : 05/07/2013</p>
--	---	--

i. OBJECTIF DE L'ENQUÊTE

Ce rapport exprime les conclusions techniques auxquelles est parvenue la commission d'enquête en rapport avec les circonstances et les causes de cet incident.

Conformément aux dispositions de l'annexe 13 de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale, cette enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou évaluer des responsabilités individuelles ou collectives.

Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir des futurs accidents ou incidents.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention des accidents pourrait conduire à des interprétations erronées.

N.B : Dans ce rapport, les heures sont exprimées en Temps Universel (UTC).

ii. INTRODUCTION

Suite à l'incident survenu à l'aéronef de type A-320, immatriculé 9Q-CCA de la compagnie CAA, les Enquêteurs du Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents et Incidents d'Aviation (BPEA) dont les noms ci-après, ont effectué une mission de trois jours à Kinshasa, conformément à l'ordre de mission n°108/CAB/MIN/TVC/2013, du 20 mai 2013.

Il s'agit de :

1. Monsieur **Augustin KAHINDO SENGE ;**
2. Monsieur **Christ KASWA MUSOSO.**

La commission a commencé l'enquête technique par une réunion

<p>MINISTERE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A-320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>5 Page Date : 05/07/2013</p>
--	---	--

d'ouverture de l'enquête avec la compagnie CAA.

Les jours suivants, l'équipe a procédé à la récolte des données pour l'enquête.

iii. SYNOPSIS

Le mercredi 1^{er} mai 2013, lors des manœuvres de décollage, sous un beau temps, sur le seuil de piste 13 de l'aéroport international de BANGBOKA (Kisangani), l'avion de type A-320 de la compagnie CAA, immatriculé 9Q-CCA devait effectuer un vol à destination de Kinshasa. Il avait à bord 126 passagers et 10 membres d'équipage.

Il quitte le tarmac sans problème et reçoit l'instruction de décoller. Pendant la course de l'avion sur la piste, le moteur de l'avion va absorber un oiseau.

Par la suite, le pilote commandant de bord a entendu un bruit anormal provenant d'un de ses moteurs.

Le pilote commandant de bord a décidé d'interrompre le vol et de rentrer au tarmac pour vérification.

Arrivé au tarmac, les roues principales de l'avion ont dégonflé suite au surchauffe des blocs des freins et à la fusion des fusibles.

Conséquences :

1. pas de perte en vie humaine ni blessé ;
2. dégâts matériels aux blocs freins et dégonflement des roues principales ;
3. pas de dommages aux tiers au sol.

Suite à cet événement, le BPEA conduit l'enquête et a envoyé la notification de l'incident à l'Etat constructeur (France) et à l'OACI.

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
--	--	--------------------------------------

I. RENSEIGNEMENTS DE BASE

I.1. Données de l'incident

Type d'événement

- Impact d'oiseau dans le moteur gauche lors des manœuvres de décollage causant son interruption ;
- Décollage interrompu.

Date et heure de l'accident	Mercredi, le 1 ^{er} mai 2013 ; 16h20' (UTC)
Lieu	Aéroport international de BANGBOKA (Kisangani)
Coordonnées géographiques du lieu de l'accident	S 00° 28' 54'' E 025° 20' 17''
Etat d'occurrence	République Démocratique du Congo
Région d'occurrence	AFI
Éclairage	Crépuscule ; 16h20' (UTC)
Aéronef	Airbus A 320, immatriculé 9Q-CCA de CAA (Compagnie Africaine d'Aviation)
Nature du vol	Vol commercial Transport Public
Type de vol	Vol régulier
Phase du vol	Roulage pour décollage
Personnes à bord	10 Crew et 126 passagers

<p>MINISTRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
--	--	-------------------------------------

I.2. Exposé des faits

Le mercredi, le 1^{er} mai 2013, au crépuscule, l'avion A 320, immatriculé 9Q-CCA, de la compagnie CAA devait effectuer un vol de Kisangani à destination de Kinshasa.

Autorisé au décollage de la piste « **13** », pendant son roulage, le pilote commandant de bord a entendu un bruit anormal au niveau du moteur gauche (#1) de l'avion (Compressor stall) et a remarqué sur l'indicateur de température moteur (EGT), la fluctuation au-delà de 890°C avant qu'il n'atteigne la vitesse critique (V1).

Le pilote commandant de bord a décidé d'abandonner le décollage et de rentrer au Tarmac pour vérifier l'impact du choc.

Arrivé au Tarmac, les roues principales l'avion A-320, immatriculé 9Q-CCA se sont dégonflés.

I.3. Tués et blessés

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles	Néant	Néant	Néant
Graves	Néant	Néant	Néant
Légères/aucune	Néant	Néant	Néant
Indemnes	10	126	Néant

I.4. Dommages à l'aéronef

Dégonflement des roues principales.

I.5. Autres dommages

Néant.

I.6. Renseignements sur l'exploitant

Exploitant	Compagnie Africaine d'Aviation (CAA)
Licence d'exploitation	N°409/CAB/MIN/TVC/085/2011 du 22 novembre 2011
Identification Nationale	ID.NAT. K 24741 C
Numéro de Registre de Commerce	NRC. 29 015
Activité	Transport Aérien Public (vols réguliers)
Adresse et siège social	Route des poids lourds n°1, Quartier KINGABWA, Commune de LIMETE Kinshasa/R.D.Congo

<p>MINISTRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

1.7. Renseignements sur le personnel

1.7.1. Le Commandant de bord

- Monsieur **Lionel PEPIOT** ;
- Nationalité Française, né le 20 décembre 1970 ;
- Licence d'origine : **ATP N° 2673049**, délivrée le **14 novembre 2010** par Federal Aviation Administration (FAA) ;
- Licence de pilote de ligne **N°520/F**, délivrée le 21 décembre 2010 par l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo, et **valide jusqu'au 09 novembre 2013** ;
- Adresse : C/° CAA ;
- Qualifications : F/O DC-9, F/O B-727, CDT MD-80, CDT F-50, CDT A-320 ;
- Qualifications spéciales : vols IFR, vols de nuit et instructeur en vol F-50 ;
- Heures totales de vol : non fournies par la compagnie CAA ;
- Heures de vol sur A-320: non fournies par la compagnie CAA ;
- Heures de vol du dernier trimestre : non fournies par la compagnie CAA ;
- Certificat médical délivré le 26/11/2012, **valide jusqu'au 26/05/2013**.

1.7.2. Le copilote

- Monsieur **Marc SAUVEGRAIN** ;
- Nationalité Française, né le 22 avril 1964 ;
- Licence d'origine : **ATP N°2444249**, délivrée par Federal Aviation Administration (FAA) le **02 décembre 2011** ;
- Licence de pilote de ligne **N°752/F**, délivrée le 19/07/2012 par l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo, et **valide jusqu'au 14/07/2013** ;
- Adresse : C/° CAA ;
- Qualifications : F/O F-50, F/O A-320 ;
- Qualifications spéciales : vols IFR, vols de nuit et R/T ;
- Heures totales de vol : non fournies par la compagnie CAA ;
- Heures de vol sur A-320: non fournies par la compagnie CAA ;
- Heures de vol du dernier trimestre : non fournies par la compagnie CAA ;
- Certificat médical **valide jusqu'au 14/07/2013**.

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	-------------------------------------

1.7.3. Le mécanicien accompagnateur

- Nationalité Congolaise, né à MATADI, le 13/12/1951 ;
- Adresse : C/o CAA ;
- Licence de mécanicien de 1^{ère} catégorie N° 194/1/13 délivrée par l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo, le 19/03/2013 et valide jusqu'au 1^{er} mars 2014 ;
- Qualifications : cellules (A-320) et moteurs (CFM 56) ;
- Certificat médical : non fourni par la compagnie CAA.

1.7.4. Le personnel navigant de cabine

Renseignements non fournis par la compagnie CAA.

1.8. Renseignements sur l'aéronef

- FAA BIWEEKLY : 28/02/2012
- EASA BIWEEKLY : 04/2012

1.8.1. Renseignements administratifs

Propriétaire	AFRICAN HOLDING COMPANY OF AMERICA, INC
Adresse du propriétaire	FALLSINGTON, PA, USA
Exploitant (opérateur)	Compagnie Africaine d'Aviation (CAA)
Certificat d'immatriculation (C.I)	N°1280 délivré le 14 juillet 2011 par le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo
Certificat de navigabilité (CDN)	N°1280 délivré le 26 avril 2013 par le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo, le 14 juillet 2011 et valide jusqu'au 23 juillet 2013
Licence Station Radio (LSR)	N°1280 délivrée le 26 avril 2013 par le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile de la R.D. Congo, le 14 juillet 2011 et valide jusqu'au 27 juillet 2013
Assurance	Arthur J. Gallagher Risk Management Services, Inc
	Valide du 01 mars 2013 au 01 mars 2014 Certificat N° #13-02 Bill_willer@ajg.com

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	-------------------------------------

1.8.2. Situation technique au 24 mai 2013

c) Cellule

Constructeur	Airbus Industrie
Type	A 320-211
Numéro de série	112/503
Année de fabrication	1990
Configuration	Passagers
TSN	66.047 :13 hrs
CSN	27.931
TSO	Non fournis par la compagnie CAA
CSO	Non fournis par la compagnie CAA

d) Moteurs

ITEMS	Position gauche #1	Position droite #2
Fabricant	SNECMA	SNECMA
Type	CFM 56-5A1	CFM 56-5A1
Année de fabrication	Non fournis par la compagnie CAA	Non fournis par la compagnie CAA
S/N	731286	731287
TSN	57.080 : 57 hrs	Non fournis par la compagnie CAA
CSN	24.375	Non fournis par la compagnie CAA
Date de la dernière révision générale	Non fournis par la compagnie CAA	Non fournis par la compagnie CAA
TSO	Non fournis par la compagnie CAA	Non fournis par la compagnie CAA
CSO	Non fournis par la compagnie CAA	Non fournis par la compagnie CAA
Heures/cycles restant avant 1 ^{ère} vie limite	Non fournis par la compagnie CAA	Non fournis par la compagnie CAA

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
--	--	--------------------------------------

1.8.3. Situation technique de l'avion par rapport à son programme d'entretien

Renseignements non fournis par la compagnie CAA.

I.9. Conditions météorologiques

Bonnes.

I.10. Aides à la navigation

Sans objet.

I.11. Télécommunications aéronautiques

Sans objet.

I.12. Renseignements sur l'aérodrome

L'aéroport international de BANGBOKA (Kisangani) est constitué de :

- Une piste en asphalte, dont les caractéristiques ci-dessous :
 - ✓ Longueur : 3505 m ;
 - ✓ Largeur : 45 m ;
 - ✓ Piste en service : 13 et 31 ;
 - ✓ Élévation : 1417' (pieds) ;
 - ✓ Température moyenne : 27 (degrés) ;
 - ✓
- L'aéroport dispose en outre, d'un service ATS et d'une caserne d'anti- incendie.

I.13. Enregistreurs de vol

Renseignements non fournis par la compagnie CAA.

I.14. Renseignements sur l'épave et sur l'impact

L'avion subi des dégâts matériels sur les roues principales et les blocs freins suite au surchauffage de ces dernières.

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
--	--	--------------------------------------

I.15. Renseignements médico-pathologiques

Sans objet.

I.16. Questions relatives à la survie des occupants

Tout le monde est sorti indemne à bord de l'A-320.

I.17. Essais et recherches

Sans objet.

I.18. Renseignements sur les Organismes

L'aéroport dispose des services de la circulation aérienne et d'un service d'anti-incendie.

I.19. Techniques d'enquêtes utiles ou efficaces

La méthodologie d'enquête utilisée est celle prescrite dans le manuel de procédures relatives aux investigations techniques sur les accidents/incidents d'Aviation en République Démocratique du Congo, approuvé par l'Arrêté Ministériel N° 113/G/CAB/MIN/TVC/2012 du 13 novembre 2012, notamment, la récolte des données auprès de la Régie des Voies Aériennes (RVA), la compagnie aérienne concernée, ainsi que l'audition de tous ceux qui ont joué un rôle dans cet événement.

I.20. Renseignements supplémentaires

L'avion en cause a été réparé et a commencé l'exploitation après la fin des travaux effectués par l'équipe de maintenance de CAA.

Toutefois, la compagnie CAA n'a pas attendu l'arrivée de la commission d'enquête sur le lieu d'occurrence pour procéder aux investigations, avant la remise en service dudit avion.

La commission d'enquête ne s'est pas rendue sur le lieu de l'incident parce que l'avion en cause avait déjà regagné Kinshasa (Base) et a repris l'exploitation.

La compagnie CAA n'a pas fourni les documents demandés par la commission d'enquête technique.

IV. ANALYSE

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

II.1. Compagnie Africaine d'Aviation (CAA)

- Structure et organisation

La compagnie CAA n'a pas voulu fournir aux enquêteurs, les documents demandés. Après l'incident, la compagnie a retourné l'avion à la Kinshasa (base), sans pourtant attendre l'arrivée des enquêteurs sur le lieu d'incident.

L'avion a repris son exploitation, trois jours après l'incident, sans pour autant que les enquêteurs ne constatent les effets et causes.

La compagnie ne respecte pas les normes tant internationales que nationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'Aviation.

La compagnie ne respecte pas les dispositions du titre dix de la loi N°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'Aviation Civile ainsi que de l'Arrêté Ministériel N°112CAB/MIN/TVC/2012 du 13 novembre 2012 portant détermination des pouvoirs des enquêteurs d'accident et incident d'Aviation en République Démocratique du Congo.

L'assurance des avions ci-après ne couvrent pas l'étendue de la RDC en cas de catastrophe aérienne.

Aéronef	Immatriculation	Nombre de sièges
Airbus A320-212	9Q-CAT	174
Airbus A320-212	9Q-CCA	174
Airbus A320-212	9Q-CCO	174
Fokker 100	9Q-CHO	174

- Entretien et maintenance

Les éléments demandés par la commission d'enquête n'ont pas été fournis par la compagnie CAA.

- Systèmes

Selon le rapport du pilote commandant de bord, tout était normal avant que l'avion de type A-320, immatriculé 9Q-CCA ne commence sa course sur la piste pour le décollage.

Pendant cette manœuvre, à une vitesse de moins de 155 Kts (nœuds), le pilote commandant de bord entendra un bruit anormal au niveau d'un des moteurs.

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

En vérifiant les indicateurs moteurs, le pilote commandant de bord constatera que ce bruit anormal provenait du moteur gauche, suite à un obstacle qui, selon lui, s'agissait d'un oiseau qui est entré dans le moteur gauche pendant sa course sur la piste pour le décollage.

Constat fait par le pilote commandant de bord et le mécanicien accompagnateur dudit avion, sur le tarmac après l'incident.

Après l'impact, la température du moteur gauche a fluctué jusqu'à atteindre une température supérieure à 890°C.

La fluctuation n'a duré que quelques millièmes de secondes.

Le freinage excessif de l'avion par le pilote commandant de bord a entraîné un surchauffage des blocs freins causant la fusion des fusibles de protection et le dégonflement des roues principales au tarmac.

- Exploitation technique de l'aéronef

Les éléments demandés par la commission d'enquête n'ont pas été fournis par la compagnie CAA.

- Système de Gestion de la Sécurité

Les procédures élaborées dans le SMS de la compagnie sont incomplètes et ne prennent pas en compte les dispositions du RACD 13 concernant :

1. Les procédures de notification d'accident ou incident au BPEA ;
2. Les procédures d'enquêtes ;
3. La chaîne de responsabilités du personnel chargé de la gestion de la sécurité ;
4. Les échanges de renseignements de sécurité.

II.2. Régie des Voies Aériennes (RVA)

- Système de Gestion de la Sécurité

La Régie des Voies Aériennes n'a pas de Système de Gestion de la Sécurité ni de plan d'urgence

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

La RVA n'est pas suffisamment équipée pour éloigner les oiseaux sur les aires de mouvements des aéroport

La RVA a autorisé le départ de l'avion de KISANGANI-KINSHASA, sans qu'il y ait investigation technique des enquêteurs.

- Contrôleur de la circulation aérienne

Le contrôleur de la circulation aérienne n'a pas de licence.

II.3. Autorité de l'Aviation Civile

- Cadre réglementaire

L'Autorité de l'Aviation Civile n'a pas de politique de vulgarisation des textes réglementaires

L'Autorité de l'Aviation Civile ne vulgarise pas les textes réglementaires.

L'Autorité de l'Aviation Civile n'aide pas l'industrie aéronautique à comprendre et appliquer les dispositions de la loi N°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'Aviation Civile.

Les dispositions contenues dans le titre dix de ladite loi relative aux enquêtes, sont incomplètes

- Supervision de la sécurité

L'Autorité de l'Aviation Civile n'a pas mis en place un programme national de la sécurité.

L'Autorité de l'Aviation Civile ne fait pas la surveillance continue.

Hormis la signature du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile, les licences de personnel technique et commercial sont signées par deux autres personnes différentes sans délégation de pouvoir, conformément à l'élément crucial N°6 de la supervision de la sécurité aérienne.

Les licences sont signées par :

1. Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile ; soit
2. Le Directeur PEL de l'Autorité de l'Aviation Civile ; soit
3. Le Directeur d'Exploitation Technique des aéronefs de l'Autorité de l'Aviation Civile.

V. FAITS ÉTABLIS PAR L'ENQUETE

- L'avion de type A-320, immatriculé 9Q-CCA de la compagnie CAA était en état de navigabilité au moment de l'incident ;

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A-320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	---	--------------------------------------

- L'avion était en pleine course sur la piste pour le décollage ;
- L'avion avait amorcé le processus de décollage et avait à son bord 10 membres d'équipage et 126 passagers ;
- Le pilote commandant de bord de l'avion A-320, immatriculé 9Q-CCA de CAA est qualifié sur la machine ;
- Le moteur gauche de l'avion a absorbé un oiseau pendant sa course sur la piste pour le décollage ;
- Après l'événement, le pilote a décidé d'interrompre le vol et de rentrer au tarmac ;
- Arrivé au Tarmac, les fusibles de protection ont fondu entraînant le dégonflement des roues principales ;
- L'incident s'est produit au crépuscule ;
- Les conditions météorologiques étaient bonnes au moment de l'incident.

V. CONCLUSION

V.1. Cause probable :

L'incident et toutes ses conséquences sont dus :

- À la présence d'un obstacle (oiseau) sur la piste.

V.2. Recommandations de sécurité

La commission d'enquête recommande ce qui suit :

1. **Au Gouvernement de la République** (à travers le Ministère de l'environnement, l'Autorité de l'Aviation Civile et la Régie des Voies Aérienne) de :
 - Etablir un programme de lutte contre le risque aviaire aux aéroports ;
 - Respecter les dispositions 5.4.3 de l'annexe 13 de l'OACI ;
 - Mettre à la disposition des enquêteurs, « **tous les moyens nécessaires** » afin de leur permettre d'accéder le plus tôt possible aux lieux d'accidents/incidents.
2. **À L'Autorité de l'Aviation Civile (AAC) de :**
 - Vulgariser la loi n°10/014 du 31 décembre 2010, spécialement à ses articles 159 et 162 ;
 - Réviser les procédures à suivre dans le « *guide de rédaction de manuel d'exploitation à l'industrie* », spécialement dans son chapitre 12 sur le traitement, notification et compte rendu des événements ;

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

- Exiger à l'industrie, en cas d'incident et/ou accident, de transmettre au BPEA les comptes rendus d'événement et FDM (Flight Data Monitoring), accompagnés des rapports circonstanciels ;
- Mettre en place une délégation de pouvoir (procédures et désignation) en matière de délivrance, renouvellement des licences du personnel aéronautique et en assurer la mise en œuvre ;
- Assurer la mise en œuvre de la surveillance continue en matière de gestion de la sécurité au sein de l'industrie ;
- Veiller à ce que les assurances que prennent les compagnies aériennes exploitant en République Démocratique du Congo, couvrent tout le territoire national.

3. À La Régie des Voies Aériennes (RVA) de :

- Mettre en place un Système de Gestion de la Sécurité (SGS) ;
- Doter les aérodromes des équipements appropriés contre la présence d'oiseaux sur les aires de mouvements des aérodromes ;
- Fournir, le plus tôt possible, au BPEA, les rapports circonstanciels d'événements (accidents/incidents) ;
- Mettre en place un système d'éloignement des oiseaux sur les aires de mouvements des aéroports ;
- Notifier les accidents et incidents au BPEA, conformément aux dispositions de l'article 159 alinéas 2 de la loi n°10/014 du 31 décembre 2010 relative à l'Aviation Civile ;
- Attendre l'arrivée des enquêteurs avant d'autoriser le vol à un avion ayant connu un accident ou incident ;
- Entrer en contact avec le BPEA avant toute prise de décision concernant la garde de l'aéronef et la conservation des indices en cas d'accident ou incident
- Octroyer les licences aux contrôleurs de la circulation aérienne (ATC).

4. A la compagnie CAA de :

- Compléter le système de gestion de la sécurité en insérant les dispositions contenues dans le RACD 13 relatif aux investigations techniques en République Démocratique du Congo ;
- Inclure dans le programme de formation des équipages de conduite, la connaissance du manuel d'exploitation ;
- Exiger aux équipages de conduite de noter les vitesses indiquées de décollage/atterrissage via FMS, en « *hard copy* » afin de faciliter la tâche aux enquêteurs technique pendant l'enquête, en cas d'accident/incident ;

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS <i>Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</i></p> 	<p>RAPPORT FINAL D'INCIDENT D'AVION A- 320, 9Q-CCA DE CAA A L'AEROPORT DE KISANGANI</p>	<p>Date : Date : 05/07/2013</p>
---	--	--------------------------------------

- Se conformer aux dispositions 13.14 du chapitre 5 du règlement relatif aux investigations techniques sur les accidents/incidents d'Aviation en République Démocratique du Congo (RACD 13) ;
- Se conformer aux dispositions 5.6 et 5.7 de l'annexe 13 de l'OACI
- Arrêter de procéder au blocage des enquêtes en refusant de fournir aux enquêteurs, les éléments demandés pour dénicher les causes dans le but d'améliorer la sécurité aérienne en République Démocratique du Congo ;
- Elargir les clauses contenues dans l'assurance en prenant en compte toute l'étendue géographique de la République Démocratique du Congo.

Fait à Kinshasa, le 05/11/2013

La commission d'enquête technique :

Cdt. KAHINDO SENGE Augustin



Ir. KASWA MUSOSO Christ





ANNEXES

Note : Nos excuses pour la qualité de ces photocopies ci-jointes car elles nous ont été transmises directement des organes ci-dessous dans l'état où elles se trouvent.



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement du territoire

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Le Bourget le 11 octobre 2013.

BPEA
cdt. KAHINDO SENGE Augustin

Objet: Commentaires du BEA et Airbus sur le projet de rapport final relatif à l'incident de l'Airbus A320 immatriculé 9Q-CCA survenu le 1^{er} mai 2013 sur l'aéroport de Bangboka (République Démocratique du Congo).

Chers collègues,

Merci d'avoir associé le BEA (Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'Aviation Civile) et Airbus à votre enquête relative à l'incident de l'Airbus A320 immatriculé 9Q-CCA survenu le 1^{er} mai 2013 sur l'aéroport de Bangboka (République Démocratique du Congo).

Merci également de nous avoir offert l'opportunité de vous fournir des commentaires sur votre projet de rapport final.

C'est dans le même état d'esprit et avec le souci permanent de la sécurité de l'aviation civile que nous vous fournissons les commentaires ci-après.

Le BEA demeure à votre disposition pour toute information complémentaire dont vous pourriez avoir besoin.

Zone Sud – Bâtiment 153
200 rue de Paris
Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex
France
Tél. : +33 1 49 92 72 00
Fax : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero



1. Commentaires

Noms des personnes concernées par l'incident

Le BEA suggère de retirer du rapport et des annexes les noms des personnes concernées par l'accident (équipage).

En effet, les renseignements fournis de plein gré par des personnes interrogées lors de l'enquête sur un accident ou un incident risquent d'être ensuite utilisées de façon inappropriée dans le cadre d'une action disciplinaire, civile, administrative ou pénale. Si des renseignements de ce type sont diffusés, ils risquent dans l'avenir de ne plus être communiqués ouvertement aux enquêteurs.

L'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale « Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation », le chapitre 5. Enquête sous partie Non-divulgateur des éléments stipule :

« 5.12.2 Le service d'enquête sur les accidents ne divulguera pas les noms des personnes concernées par un accident ou un incident. »

Chapitre 1.2 Exposé des faits.

Le BEA vous propose d'écrire que le pilote commandant de bord **indique** qu'il décidé d'abandonner le décollage avant que l'avion n'ait atteint V1

En effet, l'absence d'exploitation des enregistreurs de vol ne permet pas de valider cette information qui est uniquement basée sur un témoignage. C'est d'ailleurs un point que vous souligner dans votre analyse en écrivant « selon le rapport du pilote commandant de bord ».

Chapitre 1.4 Dommages à l'aéronef.

La collision aviaire a-t-elle créé des dégâts au niveau du moteur ? Si oui, le BEA suggère de les citer dans ce paragraphe.

Chapitre II Analyse.

Concernant la phrase suivante:

"Pendant cette manœuvre, à une vitesse de moins de 155 Kts (nœuds), le pilote commandant de bord entendra un bruit anormal au niveau d'un des moteurs."

Le BEA suggère de préciser: "à une vitesse rapportée par le pilote comme inférieure à 155kts, ..."

Par ailleurs, le BEA vous propose d'indiquer que suite à une ingestion d'oiseaux, le Manuel de Maintenance recommande une inspection visuelle et boroscopique du moteur, et de préciser si celles-ci ont été effectuées.

Chapitre III Faits établis par l'enquête.

"Le moteur gauche de l'avion a absorbé un oiseau pendant sa course sur la piste pour le décollage". Si l'absorption de l'oiseau a engendré des dégâts, le BEA vous propose de le mentionner aussi dans cette partie (à l'image des dégâts causés sur les pneus).