

**TRADUCTION DE L'EMBASSADE DE FRANCE EN THAÏLANDE**

(non officiel)

**RESULTATS DE L'ENQUETE SUR L'ACCIDENT**

DE L'AVION DE LA COMPAGNIE AERIENNE ONE TWO GO

MODELE DC-9-82 (MD-82)

SIGNE DE NATIONALITE ET DU REGISTRE : HS-OMG

accident survenu

à l'aéroport international de Phuket

Le 16 septembre 2007

## **RESUME DE L'INCIDENT**

Le 16 septembre 2007 vers 14h30, l'avion de la compagnie aérienne One Two Go, modèle DC-9-82 (MD-82), signe de la nationalité et du registre : HS-OMG, pour un vol domestique N° OG 269, transportant au total 130 membres d'équipage et passagers, est parti de l'aéroport de Don Mueang et s'est dirigé vers l'aéroport international de Phuket.

Pendant une nouvelle présentation (Go Around) à l'aéroport international de Phuket à 15h40.10s, l'appareil s'est écrasé contre une colline située à côté de la piste n° 27 vers le nord, et a pris feu. L'avion a été détruit. 90 membres d'équipage et passagers sont morts, 26 personnes ont été grièvement blessées et 14 autres personnes légèrement blessées.

Une enquête a été menée par la Commission Nationale d'Enquête des Accidents d'Avion. La nouvelle de l'accident a été transmise à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et au Conseil National de la Sécurité des Transports (NTSB) des Etats-Unis (pays concepteur et producteur de l'avion et des moteurs). Les Etats-Unis ont envoyé une délégation pour participer à cette enquête. La délégation était composée d'un représentant autorisé du NTSB, d'un officier de la Federal Aviation Administration (FAA) et d'un conseiller de la société 'Boeing Commercial Airplanes et de la société Pratt & Whitney'. Par ailleurs, la Commission a informé le Royaume-Uni, l'Australie, le Japon, la France, Israël, l'Irlande du Nord, l'Iran et l'Indonésie de l'accident. Ce sont les pays dont des ressortissants sont décédés ou ont été blessés dans cet accident.

**Les heures mentionnées dans cette enquête sont les heures locales.**

## **CAUSES**

La Commission Nationale d'Enquête des Accidents d'Avion a mené l'enquête et a émis son avis sur les causes de l'accident comme suit :

1. Les pilotes n'ont ni respecté la procédure opérationnelle permanente (POP) déterminée dans le Flight Operations Manual (FOM) sur l'Approche Stabilisée, ni la Procédure d'Appel d'urgence (Call Out Procedure), ni la Procédure de la Nouvelle Présentation (Go Around Procedure) et de l'Aviation pendant la crise.
2. L'interrupteur TO/GA n'a pas été activé, ce qui a empêché l'avion d'augmenter sa vitesse et son altitude pendant la nouvelle présentation. Il n'y avait pas de contrôle (Monitoring) du changement de puissance ni du manche pendant la crise.
3. La coordination de l'équipage a été inefficace. La charge de travail des pilotes était trop importante.
4. Les conditions météorologiques dans les environs de l'aéroport ont changé rapidement.
5. Le stress des pilotes était accumulé. Ils avaient eu peu de repos, ce qui a accentué leur fatigue.
6. Le contrôle de l'appareil a été transféré par le copilote au pilote pendant la crise, au moment de la nouvelle présentation.

## **RECOMMANDATIONS DE SECURITE**

1. Orient Thai Airline S.A. et One Two Go Airline S.A. doivent procéder comme suit :
  - 1.1 Organiser une formation sur la Gestion des Ressources d'Equipe pour tous les employés concernés. Il faut organiser une formation initiale et annuelle. Elle doit couvrir la totalité du contenu indiqué dans le document de l'OACI CIR217 Facteur Humains Recueil N° 2 – Formation d'équipage : Gestion des Ressources d'Equipe (CRM) et Line-Oriented Flight Training (LOFT) (Circ. 217), approuvé par le Département des Transports Aériens.
  - 1.2 Former les pilotes strictement en adéquation avec le cours de formation de pilotage et la procédure opérationnelle permanente (POP).
  - 1.3 Améliorer la procédure opérationnelle de transfert du contrôle de l'appareil pendant la crise et l'indiquer clairement dans la POP.
  - 1.4 Contrôler la formation au vol exigée par le Département des Transports Aériens pour qu'elle réponde aux normes, et en particulier une vérification ponctuelle des compétences des pilotes (Pilot Proficiency Check).
  - 1.5 Utiliser un simulateur de vol qui peut reproduire les systèmes, les équipements et les instruments de mesure des avions utilisés dans les différentes situations.
  - 1.6 Préparer un emploi du temps conforme aux indications sur le temps de vol et la limite des périodes de vol (Flight Time & Flight Duty Periods Limitation) pour les pilotes et les hôtesses de l'air, avec un système de vérification et un système qui rappelle quand le nombre d'heures de vols limites s'approche. Chaque pilote doit également vérifier régulièrement son quota d'heures de vol.
  - 1.7 Etablir les Systèmes de Gestion de Sécurité (SMS) afin d'assurer la qualité des opérations d'aviation, d'éviter les accidents et les incidents et d'améliorer la sécurité des opérations d'aviation selon les normes requises.
  - 1.8 Les directeurs à tous les niveaux doivent encourager les employés de la société à adopter une attitude organisationnelle (Corporate Culture), des valeurs et un respect des règles de sécurité. Ils doivent faire un rapport sur chaque anomalie, et/ou obstacle rencontré, afin d'utiliser ces données pour améliorer l'efficacité du travail et la sécurité de l'aviation. Ceci pourrait être fait grâce à une formation et à un programme d'encouragement.

## **2. The Airports of Thailand S.A. doit procéder comme suit:**

- 2.1 Accélérer les travaux pour que la largeur de la piste (Runway Strip) soit conforme aux normes indiquées dans l'Annexe 14 de l'OACI. Améliorer l'approche en utilisant l'Instrument d'Approche (Instrument Approach) conformément à la largeur de la piste (Runway Strip). Il faut établir les Systèmes de Gestion de Sécurité (SMS) afin de réduire les risques à un niveau minimum selon les normes indiquées.
- 2.2 Sauvetage et lutte contre les incendies (Rescue & Fire Fighting).
  - 2.2.1 Augmenter la possibilité de lutter contre les incendies en passant au dessus du fossé, à côté de la piste n° 27 de l'aéroport international de Phuket, afin d'accéder plus rapidement au lieu de l'incendie. Organiser la formation de sauvetage à cet endroit, pour améliorer le travail de sauvetage.
  - 2.2.2 Inscrire dans le plan d'urgence des aéroports l'Institut d'Urgence Médicale de Thaïlande, une entité publique qui gère les services d'urgence médicale.
  - 2.2.3 Il faut organiser un exercice d'urgence à grande échelle pour tous les services et le personnel, responsables des opérations de sauvetage, afin que celles-ci soient effectuées efficacement.

## **3. Le Département des Transports Aériens doit procéder comme suit :**

- 3.1 Vérifier et attester de la sécurité des opérations d'aviation de One Two Go S.A. et d'Orient Thai Airline S.A. Etablir les règles concernant la directive sur la formation complète de la CRM.
- 3.2 Superviser et attester de la sécurité du travail des opérateurs d'aviation qui sont sous la responsabilité de la Thaïlande, en vue de leur amélioration. Augmenter la fréquence des inspections pour plus d'efficacité.
- 3.3 Travailler davantage en coopération avec Aeronautical Radio de Thaïlande S.A. pour déterminer la procédure en cas d'accident d'avion à l'aéroport et pour l'inscrire dans le Manuel des Services du Trafic Aérien. Elle doit inclure tous les détails indiqués dans le Doc9137/AN898, Manuel du Service à l'Aéroport, Section 7 sur la Plan d'Urgence à l'Aéroport, Chapitre 4 la Responsabilité et le Rôle pour toutes sortes de situation d'urgence.

- 3.4 Se coordonner avec le Département météorologique de Thaïlande pour améliorer la maintenance du système LLWAS (Alerte du faible niveau de cisaillement), installé dans les différents aéroports, pour qu'il puisse être rapidement réparé en cas de panne. Penser à améliorer l'installation de cet équipement afin qu'il couvre l'ensemble des lieux de décollage et d'atterrissage, et que celui-ci soit utilisé de manière plus efficace.
  
- 3.5 Se coordonner avec les services médicaux pour examiner les membres d'équipage victimes d'un accident.
  - 3.5.1 Institut de Médecine aéronautique de l'Armée de l'Air
    - 3.5.1.1 Procéder à un examen médical des membres d'équipage vivants.
    - 3.5.1.2 Procéder à une autopsie des personnes décédées et à une collecte d'échantillons pour les tests en laboratoire, en collaboration avec les médecins du Ministère de la Santé et/ou les médecins légistes du Bureau de la Police Nationale.
  
  - 3.5.2 Médecins légistes du Bureau de la Police Nationale.
    - 3.5.2.1 Collecter des échantillons pour des tests en laboratoire et pour les soumettre à l'Institut de Médecine aéronautique de l'Armée de l'Air, pour la suite de l'enquête (dans le cas où les médecins légistes arrivent en premier sur les lieux).
    - 3.5.2.2 Procéder à une autopsie et une collecte d'échantillons pour des tests en laboratoire en collaboration avec l'Institut de Médecine aéronautique de l'Armée de l'Air et/ou les médecins du Ministère de la Santé.
  
  - 3.5.3 Médecins du Ministère de la Santé
    - 3.5.3.1 Collecter des échantillons pour des tests en laboratoire et les soumettre à l'Institut de Médecine aéronautique de l'Armée de l'Air, pour la suite de l'enquête (dans le cas où les médecins légistes arrivent en premier sur les lieux).
    - 3.5.3.2 Procéder à une autopsie et une collecte d'échantillons pour des tests en laboratoire en collaboration avec l'Institut de Médecine aéronautique de l'Armée de l'Air et/ou les médecins du Bureau de la Police Nationale.

\*\*\*\*\*