

Atterrissage d'urgence du vol TS 236 d'Air Transat le 24 août 2001

Mise en contexte à l'intention des journalistes

En août 2001, un appareil d'Air Transat transportant 293 passagers et 13 membres d'équipage, assurant la liaison Toronto-Lisbonne, a été victime d'une grave fuite de carburant. Ayant épuisé ses réserves, l'avion a plané durant environ 19 minutes au-dessus de l'Atlantique avant de se poser d'urgence, avec succès, aux Açores. L'enquête sur les causes de l'accident, menée par le Portugal, a demandé plus de trois ans et a permis de faire la lumière sur ce qui s'était passé. Le rapport d'enquête a été rendu public le 18 octobre 2004.

Cet événement a été fortement médiatisé au moment où il est survenu. Le rapport d'enquête a permis de faire ressortir que de nombreux articles et reportages de l'époque se sont avérés imprécis, sinon erronés. Les journalistes qui désirent faire état du dossier sont plutôt invités à consulter le rapport d'enquête, qui constitue en l'occurrence la référence objective. On trouvera ci-dessous un résumé du dossier, préparé par Transat. Les journalistes souhaitant obtenir ou vérifier des informations sont invités à contacter le service de presse de Transat par téléphone ou par écrit. La publication éventuelle d'information inexacte fera l'objet d'une demande de correctif.

Le rapport d'enquête est disponible à : <http://www.fss.aero/accident-reports/dvdfiles/PT/2001-08-24-PT.pdf>

Résumé des faits

1. Le vol TS 236 a décollé de Toronto à 20 h 52 (EST) le jeudi 23 août 2001 à destination de Lisbonne au Portugal. Il a effectué un atterrissage d'urgence à 6 h 45 (UTC) le 24 août 2001, à la base de Lajes, sur l'île de Terceira, aux Açores (Portugal). Il y avait 293 passagers et 13 membres d'équipage à bord.
2. L'appareil était un Airbus A330 fabriqué en 1999, configuré avec 362 sièges et mis en ligne par Air Transat en avril 1999. Cet appareil est toujours exploité par Air Transat.
3. Au départ de Toronto, l'appareil emportait 47,9 tonnes de carburant, soit 5,5 tonnes de plus que la quantité requise par la réglementation.
4. Il a été estimé qu'une fuite de carburant a commencé à 4 h 38 (UTC), soit après environ quatre heures de vol, à la suite de la rupture d'une conduite de carburant dans le moteur droit (et non dans un réservoir). Pratiquement indétectable pendant près d'une heure, la fuite s'est progressivement aggravée.
5. À 5 h 45 (UTC), alors aux prises avec une situation manifestement anormale, mais sans avoir été en mesure de diagnostiquer la fuite, les pilotes ont pris la décision de se dérouter sur les Açores, par prudence. L'appareil se trouvait alors au nord-est de ces îles, et a dû bifurquer en direction sud-ouest.
6. À 6 h 13 (UTC), faute de carburant, le moteur droit s'est arrêté, suivi 13 minutes plus tard du moteur gauche. Les moteurs n'ont pas pris feu. Par la suite, l'appareil a plané pendant 19 minutes sur une distance de 65 milles marins (environ 120 km) pour atteindre Lajes. Le Airbus A330 est un gros porteur qui, à vide, pèse aux environs de 120 tonnes métriques. On peut penser qu'au moment du vol plané, la masse totale de l'avion était de l'ordre de 150 à 160 tonnes métriques. La quantité de carburant perdue serait de l'ordre de 15 tonnes.
7. À 6 h 45 (UTC), soit 2 h 45 (EST), le 24 août, l'appareil a atterri à Lajes, à une vitesse estimée à 200 noeuds (environ 370 km/h), une vitesse plus élevée que la vitesse normale d'atterrissage. L'évacuation des passagers s'est par la suite déroulée en quelque 90 secondes, et seize passagers et deux membres d'équipage ont alors été blessés. Toutes les blessures étaient mineures ou très mineures, sauf pour deux passagers, qui ont subi des blessures sérieuses sans que leur vie n'ait été menacée.
8. L'enquête a été menée par le Portugal (Aviation Accidents Prevention and Investigation Department of Portugal), le pays où l'événement s'est produit, selon le cadre posé par l'Annexe 13 de la Convention de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le Bureau de la sécurité des transports et Transports Canada (Canada), le Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la Sécurité de l'Aviation Civile et la Direction Générale de l'Aviation Civile (France), le Air Accidents Investigation Branch (Royaume-Uni), Air Transat, Airbus et Rolls-Royce ont également participé à l'enquête. Conformément à l'article 3.1 de l'Annexe 13, le seul objectif de telles enquêtes est de prévenir les accidents et les incidents, et non d'assigner des responsabilités, de sorte qu'aucun blâme n'a été porté.
9. Comme c'est souvent le cas, il s'est avéré que l'accident découlait d'un ensemble de facteurs, y compris une erreur d'entretien commise par Air Transat et immédiatement reconnue par l'entreprise. Les principales recommandations évoquées dans le rapport d'enquête portaient sur l'amélioration des systèmes de détection des fuites sur les Airbus A330, sur les listes de vérification, sur la formation des pilotes et sur les manuels,

procédures et règlements liés à la planification et à l'exécution du remplacement de composantes majeures. Aucune recommandation ne visait spécifiquement et exclusivement Air Transat.

10. L'équipage a fait preuve de sang-froid et de professionnalisme. Les pilotes, Robert Piché et Dirk De Jager, ont été reconnus par leurs pairs pour leur performance. Quant aux 11 agents de bord, ils ont accompli leur travail en suivant rigoureusement les directives du commandant de bord, et en agissant selon l'entraînement reçu. Leur comportement exemplaire a été reconnu publiquement par de nombreux passagers.