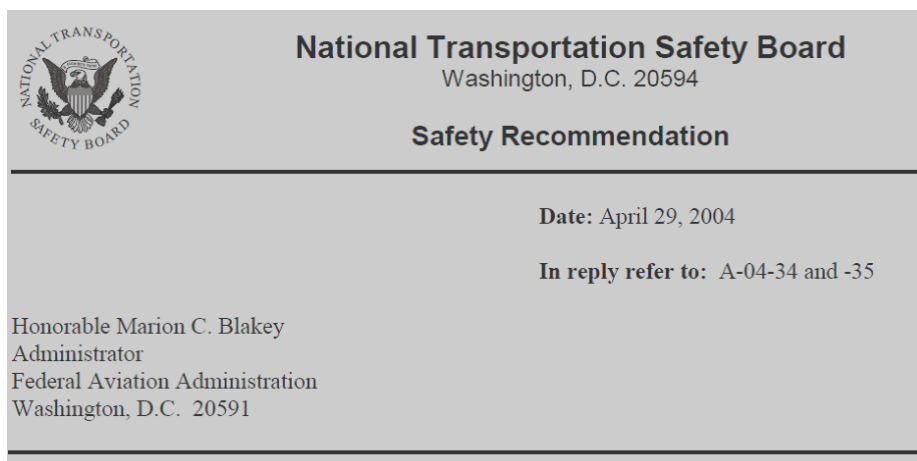


AH 5017

Histoire d'une recommandation.



Note : Le MD 83 du vol AH 5017 était équipé de 2 réacteurs de type JT8D.

4 juin 2002. Un MD 82 effectuant le vol Spirit Airlines 970 subit une perte de puissance sur ses 2 réacteurs de type JT8D accompagnée de l'activation de l'alarme décrochage et du stickshaker au niveau de vol 330 dans la région de Wichita, Kansas. Les deux capteurs de pression, situés au niveau des entrées d'air des moteurs, sont obstrués par des cristaux de glace, engendrant une indication incorrecte et surestimée de l'EPR. Les pilotes activent les protections anti givrage et reprennent le contrôle de leur avion.

6 juillet 2004. Le NTSB fait la recommandation suivante à la FAA : « Développer un indicateur de givrage dans entrées d'air des réacteurs car les pilotes n'ont aucun moyen de savoir que les capteurs de pression givrent (A-04-35) ».

21 octobre 2004. Réponse de la FAA : « on va réfléchir, on vous écrira. »

23 novembre 2009. Courrier de la FAA au NTSB : « Le JT8D est un vieux réacteur, il ne sera bientôt plus en service, pas besoin de détecteur de givrage, les pilotes doivent être vigilants, qu'ils se débrouillent. »

20 juillet 2010. Le NTSB juge la réponse de la FAA inacceptable.

24 octobre 2011. Réponse de la FAA au NTSB : « Nous maintenons qu'un détecteur de givrage dans les entrées d'air des réacteurs de type JT8D n'est ni nécessaire ni faisable, les pilotes n'ont qu'à mettre le dégivrage des réacteurs en fonctionnement dès qu'ils approchent des nuages convectifs. Il y a 1 cas de ce type par an dans le monde, le risque est acceptable. Nous travaillons sur une future certification des avions en conditions givrantes, ils résisteront mieux aux cristaux de glace à haute altitude. »

9 décembre 2011. Le NTSB juge que la réponse de la FAA est acceptable.

24 juillet 2014. Le MD-83 immatriculé EC-LTV équipé de 2 réacteurs de type JT8D effectue le vol AH 5017 au départ de Ouagadougou. Deux minutes après la mise en palier de l'avion, à une altitude de

31 000 ft, la valeur de l'EPR des 2 réacteurs devient incohérente. La mesure surestimée d'EPR peut être attribuée à l'obstruction des capteurs de pression situés sur le cône de nez des moteurs, vraisemblablement par le givrage. Selon le BEA, Il est « vraisemblable » que l'équipage n'avait pas activé le système d'antigivrage des réacteurs. Les pilotes perdent le contrôle de leur avion. 118 morts.

11 février 2015. Courrier du NTSB à la FAA : « Le 4 novembre 2014, vous avez publié les nouvelles règles de certification des avions en conditions givrantes. Les réacteurs futurs résisteront mieux aux cristaux de glace à haute altitude. Ceci ferme définitivement notre recommandation A-04-35 du 4 juillet 2004.

Tant pis pour les avions équipés de réacteurs de type JT8D, tant pis pour les 118 victimes du vol AH 5017 et celles à venir.