



Australian Government
Australian Transport Safety Bureau



Australian Government
Australian Transport Safety Bureau

Incident de vol
154 km ouest de Learmonth,
7 Octobre 2008
Airbus A330-303
VH-QPA



ATSB

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS AUSTRALIENS

Rapport Préliminaire d'Enquête AO-2008-070

-extrait-

RAPPORT D'ENQUÊTE EN COURS

Systemes électroniques de l'avion

Analyse des systemes de l'avion et des donnees enregistrees sont en cours et comprendront les activites suivantes:

.../...

- L'enquete examinera les dossiers des precedents evenements impliquant les defaillances du systeme embarque ADIRU (Air Data and Inertial Reference Unit) et en occurrence les precedentes defaillances ou un grand nombre de faux messages ECAM (Electronic Centralized Aircraft Monitor) ont ete generes.

L'ATSB (Bureau de la Sécurité des Transports Australiens) a reçu de nombreuses suggestions publiques afin d'examiner l'effet des diverses sources d'interférences électromagnétiques possibles pour l'avion, en particulier les transmissions de la base Harold E. Holt à Très basses Fréquences de l'émetteur situé près d'Exmouth. L'analyse initiale donne à penser qu'il est peu probable que les mécanismes de ces transmissions pourraient affecter les systèmes à bord d'un avion volant à proximité de la zone. Toutefois, une évaluation plus approfondie de cette possibilité et d'autres sources possibles d'interférences électromagnétiques externes seront examinées.

Les données sont également recueillies auprès des passagers en ce qui concerne la nature de tous les appareils électroniques portables embarqués qui étaient en opération au moment de la chute de l'avion. L'analyse initiale donne à penser qu'il est improbable que de tels dispositifs pourraient avoir une incidence d'interférence électromagnétiques sur les systèmes électroniques vu la manière de l'accident du vol. Toutefois, l'examen de cette possibilité sera également effectué.

Sécurité de la cabine

Les investigations ont été menées avec l'ensemble de l'équipage de cabine et des passagers qui ont été grièvement blessés. D'autres interviews seront menées afin de déterminer la séquence des événements dans la cabine et les facteurs associés aux blessures.

Un questionnaire a été transmis par mail à tous les passagers à partir du 28 Octobre 2008. Ce questionnaire demande aux passagers leurs observations, le cours des événements qui auraient pu perturber le vol, il pose aussi des questions concernant l'information sur la sécurité, l'utilisation de la ceinture de sécurité, leurs blessures et ainsi que l'utilisation de tous leurs appareils électroniques personnels. Il est prévu que tous les passagers seront en possession du questionnaire.²³

.../...

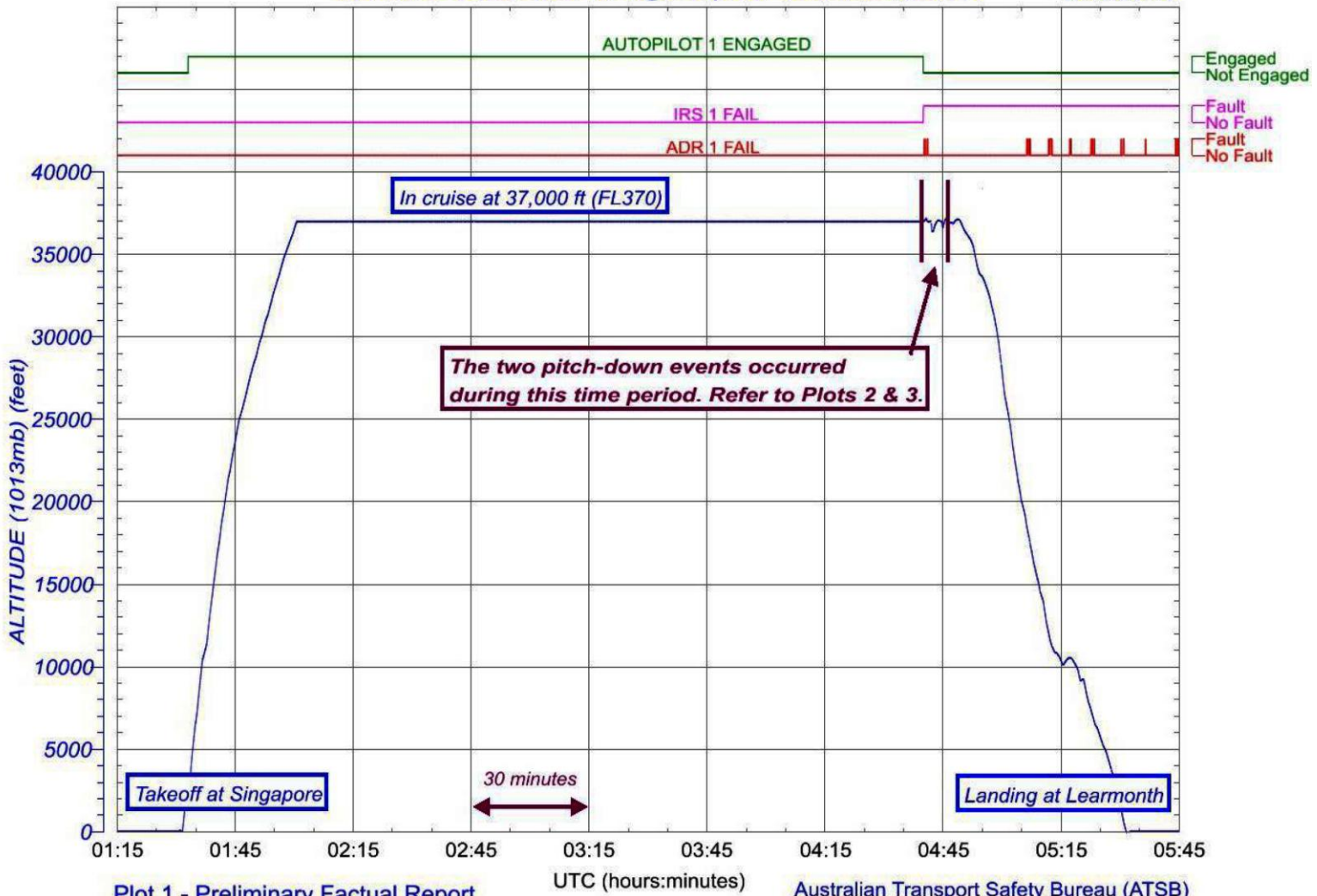
²³ Les coordonnées de certains passagers sont incomplètes. Si un passager n'a pas reçu de questionnaire, s'il vous plaît contacter l'ATSB de 1 800 020 616 (ou 61 2 6257 4150 de l'extérieur de l'Australie) ou par courrier électronique à atsbinfo@atsb.gov.au

APPENDIX B : Enregistrement des données du vol par les détecteurs (plots)

Figure B1: Données complètes d'enregistrement des paramètres de la durée du vol par les détecteurs (plots)

VH-QPA A330-303 In-flight Upset 7 October 2008

AO-2008-070



ABBREVIATIONS

ADIRS Air data and inertial reference system

ADIRU Air data and inertial reference unit

ADR Air data reference

AOA Angle of attack

AP Autopilot

ATSB Australian Transport Safety Bureau

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

CVR Cockpit voice recorder

ECAM Electronic centralized aircraft monitor

FCPC Flight control primary computer (also known as PRIM)

FCSC Flight control secondary computer (also known as SEC)

FDR Flight data recorder

FL Flight level

GPS Global positioning system

IR Inertial reference

ICAO International Civil Aviation Organization

NTSB National Transportation Safety Board

PFD Primary flight display

PRIM Common name for flight control primary computer (FCPC)

QAR Quick access recorder

UTC Universal time, coordinated