



BPEA/ACCID/ 01 /2018

RAPPORT CIRCONSTANCIE

**Accident de l'aéronef de type B 737-300,
Immatriculé 9S-ASG, appartenant à la
compagnie SERVE AIR, survenu à l'aéroport de
Luano, à Lubumbashi
le 04 mars 2018.**

Mars 2018

*Al Accid 01/2018
15 mars 2018
KSH*



I. INTRODUCTION

Suite à l'accident survenu à la date du 04/03/2018 à l'avion de la compagnie Serve Air à l'aéroport de Luano/Lubumbashi à 12 heures locales, le Vice-Premier Ministre, Ministre des Transports et Communications ayant l'aviation civile en charge, avait établi un ordre de mission collectif n° 042/CAB/VPM/MIN/TC/2018 pour le départ sur le lieu de l'occurrence le 06/03/2018, sur proposition du BPEA pour une enquête technique.

Le BPEA, buté aux moyens financiers, il a fait recours à l'AAC pour que celle-ci le prenne en charge selon l'instruction du Vice-Premier Ministre, Ministre des Transports et Communications, ce qui fut fait.

L'équipe avait quitté Kinshasa le 07 Mars 2018 à bord d'un avion de la compagnie Congo Airways.

Arrivée à Lubumbashi à 10 heures, après installation, l'équipe s'est rendue à Luano afin de présenter les civilités aux autorités aéroportuaires et demander leur assistance pendant l'enquête. Le Directeur de l'aéroport a joint à la commission un agent de la RVA afin de les accompagner pendant l'enquête.

Une réunion présidée par le chef de mission s'est tenue pour mettre en place la méthodologie de travail, afin de donner les orientations de travail.

Etant dans une phase de récolte de données, l'équipe est descendue sur le lieu de l'occurrence pour se rendre compte de la gravité de l'accident.

En attendant le rapport final, ce rapport donne les premières informations recueillies sur place à Lubumbashi, à l'aéroport de Luano.



II. Composition de l'équipe d'enquête

- Mr. José NGOTO BABENEA : Vice – Président du BPEA, Chef de mission ;
- Mr. Pompon KAKONDI DIALO : Expert de l'AAC, Membre ;
- Mr. Augustin KAHINDO SENGE : Rapporteur du BPEA, Membre.
- Mr. Matthieu MBUMBA MAKANDA : Chef de Service Circulation Aérienne à la RVA/Lubumbashi

III. DEROULEMENT DE L'ENQUETE TECHNIQUE

Le premier jour

Après les civilités, la phase de récolte de données a été faite auprès des responsables de service compétant. La visite du lieu de l'événement a été effectuée, quelques indices étaient encore visibles sur la piste du fait que l'avion accidenté devait être déplacé puisqu'il constituait un obstacle sur la piste. Ce dernier était déplacé de la piste pour le parking ITAB et entouré de bande de sécurité.

Le second jour

Le deuxième jour, la commission a procédé à :

- L'entretien avec l'ATC qui était de service lors de l'événement ;
- L'entretien avec le pompier, l'équipage et tiers personnes sensées être témoin de l'événement.

L'après-midi était consacré à la prise des photos de l'avion endommagé. Le constat et l'enlèvement des calculateurs de bord devraient aider l'équipe d'enquête dans la recherche des causes contributives qui ont amené cet aéronef à ce niveau d'accident. Ces équipements étaient sécurisés et devraient être expédiés au BPEA en attendant leur décryptage dans un laboratoire spécialisé.

Le troisième jour

La journée était spécialement consacrée au mesurage et à la reconstitution virtuelle de l'événement en imaginant plusieurs scenarios.

Handwritten signatures and initials in blue ink.



Le Quatrième jour

Le samedi était consacré au débriefing des activités pendant l'enquête (Récolte de données) et l'élaboration du rapport circonstancié.

IV. BREVE HISTORIQUE DE L'OCCURRENCE

L'aéronef immatriculé 9S-ASG, de type Boeing 737 version 300 de la compagnie Serve Air avait décollé de Kinshasa pour Lubumbashi. A son bord, il y avait 6 personnes dont deux (2) membres d'équipage, un (1) observateur, un (1) mécanicien accompagnateur, un (1) Loadmaster et un (1) agent de la compagnie qui revenait d'une formation à Kinshasa. La nature de vol était commerciale cargo.

Arrivé à Lubumbashi, l'équipage avait entamé l'approche normalement et suivant les instructions du contrôleur de la circulation aérienne, la procédure d'atterrissage aux instruments devrait être exécutée directe sur ILS.

Le commandant en entrainement était sous supervision d'un instructeur commandant de bord de la compagnie et qualifié instructeur sur l'appareil Boeing 737 version 300. Il était à son cinquième vol de formation.

Les conditions météorologiques étaient bonnes avec un vent calme. A l'atterrissage, l'aéronef s'était posé dans la zone de touchée selon l'équipage avec la mode de freinage AUTO en position 2, le roulage sur la piste semblait normal et la réduction de la vitesse était progressive. Aux environs de 80 nœuds (plus au moins 120 km/h), l'équipage avait constaté que l'aéronef était entraîné vers la gauche quittant l'axe de la piste et à 60 nœuds (plus au moins 90 km/h) l'équipage passe en mode Manual Brake. Le dérapage s'est accentué et après quelques secondes, la partie gauche de l'aéronef s'est retrouvé sur la bande nord de piste ainsi que le nez, laissant la roue principale droite sur l'accotement. (Le plan de la piste vous sera joint dans le rapport préliminaire)

Handwritten signatures and initials in blue ink.



V. Faits établis

Dans cette bande, le sol était non compact et humide, la ^{Air}roue principale gauche et le nez s'étaient enfoncées dans le sol, occasionnant ainsi l'arrêt de l'avion. Le moteur gauche s'est retrouvé aussi en contact avec le sol.

L'équipage a procédé à l'arrêt de tout fonctionnement de système, demandant un secours à la tour et chose faite par celle-ci.

Le constat fait à l'arrivée des sapeurs-pompiers est qu'aucun feu n'a été déclaré, l'aéronef s'est retrouvé penché vers sa gauche.

Etait-ce une défaillance humaine, technique ou autre ? Etant, dans la phase de récolte de données nous ne saurions nous prononcer qu'après l'analyse avec la confirmation des éléments enregistrés.

La direction de l'aéroport avait pris une décision temporaire de fermer la piste pour tous les gros porteurs.

Les travaux d'évacuation de l'avion accidenté ont commencé à 12 heures pour se terminer à 19 heures locales.

VI. DEGATS

a) Sur la piste

- L'accotement et la bande nord de la piste sont endommagés entre le Point Kilométrique 2 et 360 mètre (PK 2+360) et le Point Kilométrique 2 et 420 mètre (PK 2+420).

b) Sur l'aéronef

- Toute la partie basse avant de l'aéronef est endommagée à partir de la station 294.5 à 360 et de S-25L à LA S-25R, le skin, les lisses et les couples sont aussi endommagés ;
- De la station 235.8 à station 294.5, le surround de nose wheel well est endommagé aussi ;
- Le train de roue avant cassé et arraché de la structure ;
- Les trappes dudit train arrachés.



VII. DIFFICULTES RENCOTRES

En dehors du départ tardif sur le lieu d'occurrence, aucun autre problème n'est survenu.

VIII. CONCLUSION

Les causes réelles de l'accident seront déterminées après analyse de tous les documents et équipements demandés à ladite compagnie. En attendant, la commission avait estimé de suspendre temporairement le commandant de bord jusqu'à ce que, celle-ci se concerte avec l'Autorité de l'Aviation Civile.

IX. RECOMMANDATIONS

A ce stade, il est difficile à la commission de se prononcer car elle n'est pas en possession de tous les documents et équipements demandés.

X. ANNEXES

- Ordre de mission
- Titre de voyage
- Photos

Fait à Lubumbashi, le 10/03/2018


Pour la Commission :

Mr. José NGOTO BABENEA : Vice – Président du BPEA, Chef de mission

Mr. Pompon KAKONDI DIALO : Expert de l'AAC, Membre

Mr. Augustin KAHINDO SENGE : Rapporteur du BPEA, Membre


**Mr. Matthieu MBUMBA MAKANDA : Chef de Service Circulation Aérienne à la
RVA/Lubumbashi**

<p>MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS Bureau Permanent d'Enquêtes d'Accidents /Incidents d'Aviation</p> 	<p>RAPPORT CIRCONSTANCIE D'ENQUETE TECHNIQUE DE L'ACCIDENT DU 737-300, 9S-ASG, A L'AEROPORT INTERNATIONAL DE LUANO, DE LA COMPAGNIE SERVE AIR</p>	<p>Date : 12 mars 2018</p>
---	---	----------------------------



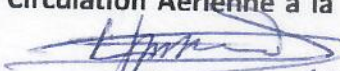
Fait à Lubumbashi, le 10/03/2018

Pour la Commission :

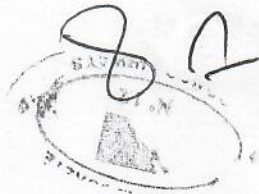
Mr. José NGOTO BABENEA : Vice – Président du BPEA, Chef de mission 

Mr. Pompon KAKONDI DIALO : Expert de l'AAC, Membre 

Mr. Augustin KAHINDO SENGE : Enquêteur ; 

Mr. Matthieu MBUMBA MAKANDA : Chef de Service Circulation Aérienne à la
RVA/Lubumbashi 

10
03
18



PNR Number/Numéro de dossier 00CTZW



5822415780753

At check-in, you must present your ID card and this electronic ticket.

A l'enregistrement, vous devez vous présenter avec votre pièce d'identité ainsi que ce billet électronique.

Passenger/Passager M. NGOTO BABENEA JOSE

Ticket Number/Numéro de billet

5822415780753

1138462

Issued on/Emis le

06/03/2018

Itinerary/Itinéraire

				Date and time Date et heure									
* From De	* To A	Flight Vol	** Fare basis Classe	Departure Départ	Arrival Arrivée	Status Etat	Not valid after Fin de validité	Fare Prix	Taxes Taxes	X-bag Excédent	Total Total	Currency Devise	
FIH	FBM	8Z 223	S	07/03/2018 07:00	07/03/2018 10:20	OK	05/06/2018	202,00	65,22		267,22	USD	
FBM	FIH	8Z 220	S	11/03/2018 08:00	11/03/2018 09:20	OK	09/06/2018	202,00	65,22		267,22	USD	

* FIH: Kinshasa N'Djili, FBM: Lubumbashi

** S: S-LowFare

Fare rules/Règles tarifaires

Leg Leg	Fare basis Classe tarifaire	Modification penalties Pénalité modification	Refund penalties Pénalité remb.	Conditions Conditions
FIH - FBM	S	0 USD per leg 0 USD par vol 50 USD per leg 50 USD par vol 100 USD per leg 100 USD par vol	50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet 50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet 50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet	Until 4 day(s) before the flight Jusqu'à 4 jour(s) avant le vol 2 day(s) or less before the flight 2 jour(s) ou moins avant le vol After the flight Après le vol
FBM - FIH	S	0 USD per leg 0 USD par vol 50 USD per leg 50 USD par vol 100 USD per leg 100 USD par vol	50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet 50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet 50% of amount without taxes and fees of the ticket 50% du montant HT du billet	Until 4 day(s) before the flight Jusqu'à 4 jour(s) avant le vol 2 day(s) or less before the flight 2 jour(s) ou moins avant le vol After the flight Après le vol



Congo Airways



Ministère des Transports et Communications

Le Vice-Premier Ministre

ORDRE DE MISSION COLLECTIF N° 042 /CAB/VPM/MIN/TC/2018

Les personnes dont les prénoms, noms, post-noms et fonctions ci-après, sont désignées pour effectuer une mission officielle à **Lubumbashi**, dans la Province du Haut-Katanga.

Il s'agit de :

1. Mr. José NGOTO BABENEA : Vice - Président du BPEA, Chef de mission ;
2. Mr. Pompon Kakoudi Diallo : Expert de l'AAC, Membre
3. Mr. KAHINDO SENGE Augustin : Enquêteur

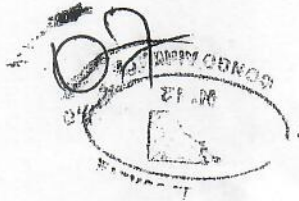
OBJET DE LA MISSION : Mener une enquête technique sur l'incident grave survenu le 04 mars 2018 à l'aéroport de Luano à Lubumbashi par l'aéronef de type BP707-300, immatriculé 9S ASG de la Compagnie Aérienne SERVAIR

DUREE DE LA MISSION : 05 (Cinq) jours
DATE DE DEPART : Mardi 06 mars 2018
DATE DE RETOUR : Samedi 10 mars 2018
ITINERAIRE : Kinshasa - Lubumbashi - Kinshasa
MOYEN DE TRANSPORT : Avion
FRAIS DE MISSION : A charge de l'AAC

Les autorités tant civiles, militaires que de la Police Nationale, sont priées d'apporter leur assistance aux porteurs de la présente pour l'accomplissement de leur mission.

José MAKILA SUMANDA





PNR Number/Numéro de dossier 00CTZW



At check-in, you must present your ID card and this electronic ticket.
 A l'enregistrement, vous devez vous présenter avec votre pièce d'identité ainsi que ce billet électronique.

Passenger/Passager **M. KAHINDO SENGE AUGUSTIN**

Ticket Number/Numéro de billet **5822415780755**
1138463

Issued on/Emis le 06/03/2018

Itinerary/Itinéraire

				Date and time Date et heure		Status Etat	Not valid after Fin de validité	Fare Prix	Taxes	X-bag Excédent	Total	Currency Devise
From De	To A	Flight Vol	Fare basis Classe	Departure Départ	Arrival Arrivée							
FIH	FBM	8Z 223	S	07/03/2018 07:00	07/03/2018 10:20	OK	05/06/2018	202,00	65,22		267,22	USD
FBM	FIH	8Z 220	S	11/03/2018 08:00	11/03/2018 09:20	OK	09/06/2018	202,00	65,22		267,22	USD

- * FIH: Kinshasa N'Djili, FBM: Lubumbashi
- ** S: S-LowFare

Fare rules/Règles tarifaires

Leg Leg	Fare basis Classe tarifaire	Modification penalties Pénalité modification	Refund penalties Pénalité remb.	Conditions Conditions
FIH - FBM	S	0 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	Until 4 day(s) before the flight
		0 USD par vol	50% du montant HT du billet	Jusqu'à 4 jour(s) avant le vol
		50 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	2 day(s) or less before the flight
		50 USD par vol	50% du montant HT du billet	2 jour(s) ou moins avant le vol
		100 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	After the flight
		100 USD par vol	50% du montant HT du billet	Après le vol
FBM - FIH	S	0 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	Until 4 day(s) before the flight
		0 USD par vol	50% du montant HT du billet	Jusqu'à 4 jour(s) avant le vol
		50 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	2 day(s) or less before the flight
		50 USD par vol	50% du montant HT du billet	2 jour(s) ou moins avant le vol
		100 USD per leg	50% of amount without taxes and fees of the ticket	After the flight
		100 USD par vol	50% du montant HT du billet	Après le vol











2/1

