



Rapport sommaire

Concernant le présent incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 45 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), état le 1^{er} février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

Aéronef	Falcon 900LX	TC-AOM		
Exploitant	Setair Hava Taşımacılığı ve Hizmetleri A.Ş., Bağlarbaşı, Kısıklı Cad. No: 26, Altunizade 34662 İstanbul			
Propriétaire	Koç Holding A.Ş., Nakkastepe Azizbey Sokak No : 1 Kuzguncuk 34674 Üsküdar, İstanbul			
Commandant	Citoyen turc, année de naissance 1971			
Licence	licence de pilote de ligne d'avions (<i>Airline Transport Pilot Licence Aeroplane – ATPL(A)</i>)			
Heures de vol	Total	14 092:28 h	au cours des derniers 90 jours	134:36 h
	sur le type en cause	1281 h	au cours des derniers 90 jours	134:36 h
Copilote	Citoyen français, année de naissance 1970			
Licence	ATPL(A)			
Heures de vol	Total	12 459 h	au cours des derniers 90 jours	43 h
	sur le type en cause	790 h	au cours des derniers 90 jours	10 h
Lieu	Aéroport de Genève (LSGG)			
Coordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	17 août 2015, 11 h 00 (LT ¹ = UTC ² + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
Type d'utilisation	Commercial			
Règles de vol	Règles de vol aux instruments (<i>Instrument Flight Rules – IFR</i>)			
Phase du vol	Atterrissage			
Nature de l'incident grave	Alarme feu dans le compartiment arrière „FIRE REAR COMP“			
Point de départ	Aéroport de Genève (LSGG)			
Point de destination	Aéroport de Genève (LSGG)			
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres	
	Légèrement blessé	0	0	0
	Pas blessé	2	0	1
Dommages à l'aéronef	Pas endommagé			
Autres dommages	Aucun			

¹ LT: *Local Time*, l'heure locale

² UTC: *Universal Time Coordinated*, l'heure universelle coordonnée

Déroulement

En approche finale sur la piste 05 de l'aérodrome de Genève (LGSS), avec à son bord deux pilotes et un technicien venant d'effectuer un vol de contrôle technique dans le cadre de la vente de l'avion, l'alarme „FIRE REAR COMP“ s'est déclenchée. Le pilote a déclenché la bouteille d'extinction correspondante et l'alarme a disparu quelques secondes plus tard. Le pilote a continué sa courte finale et a atterri normalement. L'avion a quitté la piste sur la voie de circulation (*taxiway* – TWY) « Y » et s'est immobilisé en baie d'attente „Yankee“. Les pompiers ont contrôlé sur place le compartiment arrière à l'aide d'une caméra thermique et n'ont trouvé aucune température anormale et aucune trace visible de feu ou de surchauffe. L'avion a été tracté dans un hangar afin d'y effectuer la recherche de panne.

L'enquête a mis en évidence les points suivants :

- Le système de détection incendie dans le compartiment arrière est contrôlé par deux détecteurs de type « Pinpoint », localisés à gauche et à droite à l'intérieur du compartiment arrière (voir figure 2).
- Lorsque l'un ou les deux détecteur(s) détecte(nt) une température entre 130 et 210 °C, une alarme audible retentit au cockpit et le bouton FIRE REAR COMP sur l'*overhead panel* s'illumine de couleur rouge, avertissant le pilote du bouton à presser pour déclencher la bouteille d'extinction correspondante (voir figure 1).
- Le test du système de détection incendie du compartiment arrière a été effectué par un technicien. Le test a mis en évidence que le détecteur de feu droit déclenche l'alerte au feu à une température trop basse, juste en dessous de 100 °C.
- Les deux détecteurs ont été remplacés par précaution et des tests de fuite pneumatique ont été effectués avec les 3 réacteurs en marche. Les systèmes pneumatiques et de détection ont fonctionné parfaitement.
- En fin de compte, l'alerte au feu s'est déclenchée à cause du détecteur de feu droit (12WG) défectueux. Aucune autre anomalie n'a été reportée par le technicien.
- Le déclenchement de la bouteille d'extinction par le pilote n'a pas permis de couper l'alerte au feu. La température dans le compartiment arrière a simplement chuté en dessous de 100 °C aux alentours du détecteur défectueux.

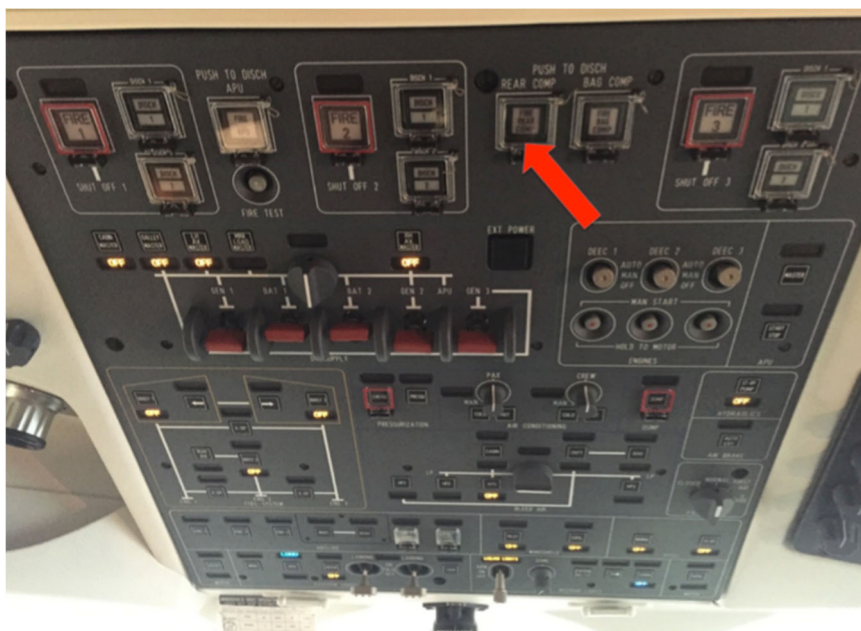


Figure 1 : le bouton FIRE REAR COMP sur l'*overhead panel* (flèche rouge)

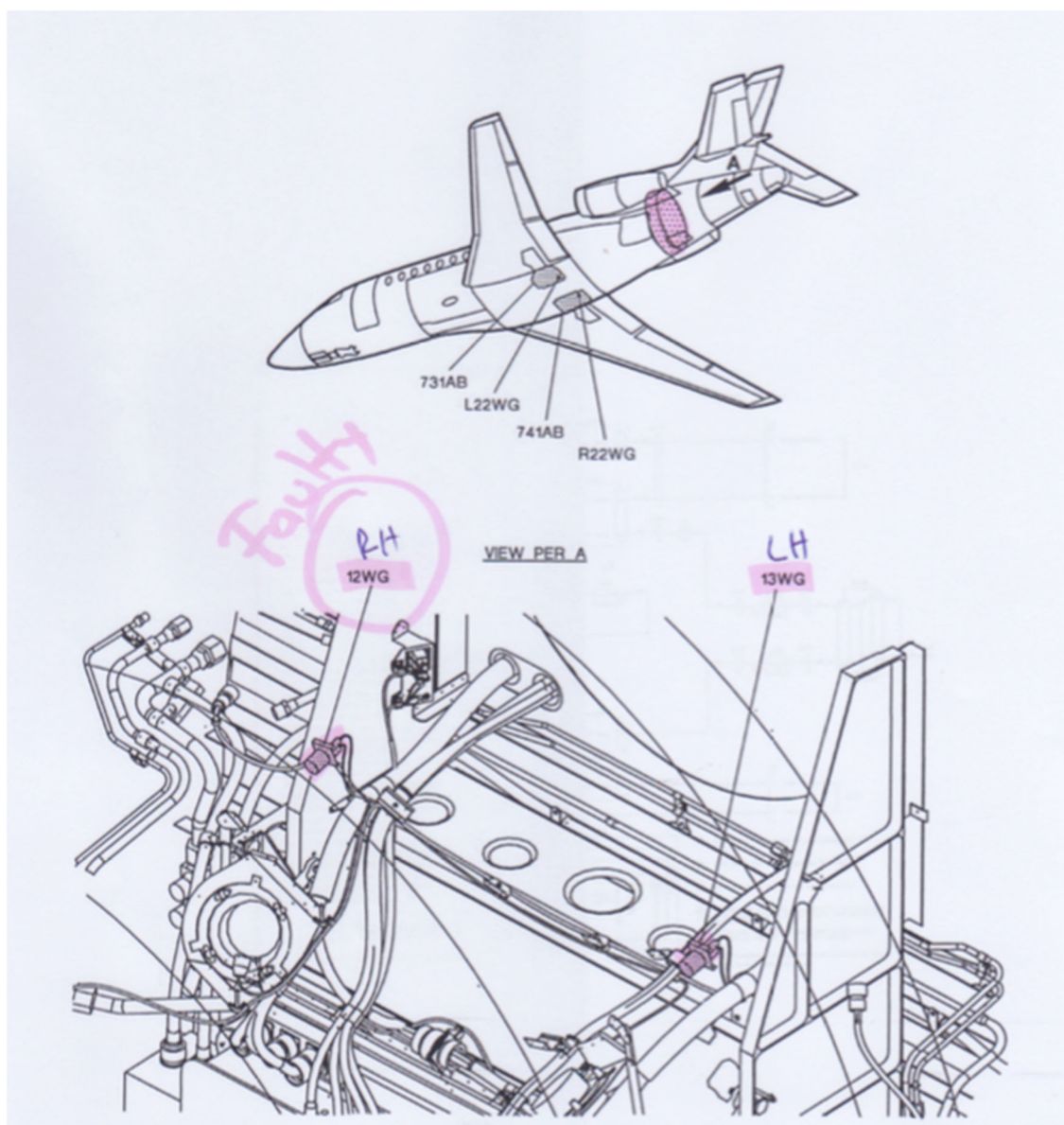


Figure 2 : Emplacement des deux détecteurs d'incendie

Berne, 21 février 2019

Service suisse d'enquête de sécurité