



Rapport sommaire

Concernant le présent accident ou incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 45 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

Aéronef	SB20	HB-IZP	
Exploitant	Darwin Airline SA, via alla Campagna 2A, 6900 Lugano		
Propriétaire	Darwin Airline SA, via alla Campagna 2A, 6900 Lugano		
Commandant	Citoyen suisse, année de naissance 1968		
Licence	licence de pilote de ligne d'avions (<i>airline transport pilot licence aeroplane</i> – ATPL(A)) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)		
Heures de vol	Total 10 992 h	au cours des derniers 90 jours	157 h
	sur le type en cause 5373 h	au cours des derniers 90 jours	157 h
Copilote	Citoyen suisse, année de naissance 1976		
Licence	licence de pilote professionnel d'avions (<i>commercial pilot licence aeroplane</i> – CPL(A)) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne (<i>European Aviation Safety Agency</i> – EASA), établie par l'OFAC		
Heures de vol	Total 4558 h	au cours des derniers 90 jours	122 h
	sur le type en cause 2500 h	au cours des derniers 90 jours	122 h
Lieu	Environ 75 km ouest de Florence, espace aérien italien		
Coordonnées	---	Altitude	FL 270
Date et heure	22 septembre 2015, 09 heures 56 min (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale		
Type d'utilisation	Commercial (<i>ferry flight</i>)		
Règles de vol	règles de vol aux instruments (<i>instrument flight rules</i> – IFR)		
Phase du vol	Croisière		
Nature de l'accident	Décompression rapide		
Point de départ	Genève (LSGG)		
Point de destination	Rome Fumicino (LIRF)		
Dommages aux personnes	Equipage	Passagers	Autres
	Légèrement blessé	0	0
	Pas blessé	2	0
Dommages à l'aéronef	Pas endommagé		
Autres dommages	Aucun		

Déroulement selon les déclarations de l'équipage

Lors de ce vol de convoyage, l'équipage remarque une augmentation rapide de l'altitude cabine au niveau de vol (*flight level* – FL) 270 après env. 45 minutes de vol suivi d'un message d'avertissement : « CAB ALT HI ». Les deux membres d'équipage de conduite utilisent leur masque à oxygène puis un message d'alarme : « PAX OXY ACTIVATED » s'allume alors que l'altitude cabine passe au-dessus de 14 000 ft.

L'équipage émet un message de détresse (MAYDAY) et procède à une descente d'urgence vers le niveau de vol FL 100. Durant la descente, la liste de contrôle : « *rapid decompression* » est appliquée.

Au passage du niveau de vol FL 140, l'équipage enlève leur masque à oxygène, rétablit l'avion en vol de croisière au niveau de vol FL 100, annule leur message de détresse et décide de poursuivre jusqu'à leur destination. Aucun passager n'est à bord.

Recherche de la panne

Après le remplacement de la vanne de régulation d'échappement et une inspection visuelle, l'avion a été repositionné sans pressurisation à Genève pour l'identification de la panne. L'ordinateur responsable du contrôle de la pressurisation cabine a été remplacé, mais un vol de contrôle a révélé que le problème de perte subite de pressurisation persistait.

Finalement, une inspection du fuselage en relation avec une perte de pressurisation a permis de constater que le joint de la porte cargo était décollé dans sa partie supérieure sur env. 40 cm et était sorti de son logement sous l'effet de la surpression cabine (voir figure 1).



Figure 1 : partie du joint de la porte cargo sorti de son logement

Le joint a été recollé dans son emplacement d'origine et l'avion a été remis en service après un vol de contrôle.

Berne, le 3 mai 2017

Service suisse d'enquête de sécurité