

ACCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-GXES

Evénement :	éclatement de la vitre latérale gauche, dépressurisation explosive.
Cause probable :	non détection d'une anomalie.
Conséquences et dommages :	pilote légèrement blessé, vitre latérale gauche détruite.
Aéronef :	avion Piper PA 42 « Cheyenne 3 », pressurisé, construit en 1981.
Date et heure :	vendredi 11 juin 2004 à 13 h 40.
Exploitant :	société.
Lieu :	à proximité du VOR « REM » (51), à 50 NM au sud de Valenciennes (59).
Nature du vol :	transport de fret.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 40 ans, CPL de 1993, 2 000 heures de vol dont 1 400 sur type et 14 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	au niveau de vol 180 : conditions de vol à vue sans turbulence.

Circonstances

Lors d'un vol Besançon (25) - Valenciennes, en croisière au niveau de vol 180, la vitre latérale gauche éclate (*voir photographie page suivante*). Le pilote, seul à bord, est sanglé en place gauche par un harnais de sécurité « trois points ». Il explique que son bras gauche est aspiré hors de l'avion et que son épaule gauche heurte la paroi du poste de pilotage. De nombreux documents, sa planche de vol, son casque radio, son blouson, ses lunettes de soleil et le masque à oxygène de la place gauche sont projetés hors de l'avion. Le pilote effectue un écart de route de 45° à gauche en descente. Il prend un deuxième casque radio et le branche en place droite car les prises de la place gauche sont endommagées. Le contrôleur lui demande d'afficher le code 7700 au transpondeur. Le pilote stabilise l'avion au niveau de vol 80 et atterrit à Valenciennes sans autre problème.

La vitre latérale gauche est épaisse d'environ dix millimètres. Elle est doublée d'une vitre intérieure d'une épaisseur d'environ deux millimètres. Ces vitres sont en acrylique. Elles disposent en leur centre d'une fenêtre amovible et circulaire, d'un diamètre de quinze centimètres permettant la visibilité par mauvaises conditions météorologiques.

Il n'est pas prévu de remplacement périodique de ces vitres.

Le Bulletin Service n° 764 de juillet 1983 recommande d'inspecter visuellement la fenêtre de visibilité par mauvaises conditions météorologiques, lors de la visite prévol afin de détecter la présence de criques éventuelles. Il préconise également d'installer sous la fenêtre une plaquette avec la mention « *BEFORE EACH FLIGHT Visually inspect inner and outer windows around storm window retaining rings for cracks and chips per SB 764* ». Cette plaquette était installée sur le F-GXES. Une copie du Bulletin Service était insérée dans le manuel de vol. Le pilote précise qu'il a effectué les vérifications visuelles demandées avant le vol.

La dernière visite des cent heures du 19 mai 2004 qui prévoit un examen visuel de cette fenêtre pour « *état, fonctionnement correct et état du joint* » n'a pas révélé de défaut.

L'origine de l'éclatement de la vitre n'a pas pu être déterminée.

Aucun dysfonctionnement du système de pressurisation n'a été constaté.



vue des dommages de la vitre latérale gauche