



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

Résistance aux chocs et survie

Emmanuel DELBARRE
Safety Investigator



Il s'est souvenu que les agents de bord passaient dans la cabine avant l'atterrissement pour vérifier le port des ceintures de sécurité et a dit qu'« ils avaient beaucoup de travail », indiquant un nombre important de passagers ne respectant pas les consignes. Le passager 37B volait régulièrement avec Asiana Airlines et a déclaré que la compagnie avait toujours été performante en matière de sécurité et de contrôles de conformité. Il a trouvé qu'ils étaient très stricts. Il a rapporté que les agents de bord étaient même passés vérifier les ceintures de sécurité « à plusieurs reprises » lors des turbulences survenues pendant le vol accidenté.

Présentation BEA à la DSNA - oct.17

BEA

Plusieurs membres du personnel de cabine ont rapporté qu'à l'approche de la piste, ils ont ressenti une sensation de vitesse excessive lors de la descente. L'agent de cabine L2A a pu voir par un hublot et a eu l'impression que l'avion allait s'écraser sur l'eau. Il a alors crié à sa collègue (l'agent de cabine L2B) de se préparer. Certains membres du personnel de cabine ont rapporté que l'avion a cabré de façon inhabituelle. Ils ont généralement décrit le premier impact comme semblable à un atterrissage brutal. L'un d'eux a rapporté une sensation d'écrasement après le premier impact.

10

BEA

Certains ont déclaré avoir ressenti une sensation de décollage après le premier impact. D'autres ont rapporté avoir été projetés contre leurs harnais ou que l'avion tremblait ou roulait. Les membres du personnel de cabine ont rapporté un second impact beaucoup plus violent que le premier. Les agents de cabine R1 et R2A ont rapporté que le second impact a provoqué le détachement des toboggans/radeaux fixés à leurs portes, qui se sont gonflés à l'intérieur de la cabine, les coinçant à leurs sièges. La plupart des membres du personnel de bord ont signalé que des objets volaient dans la cabine et que des masques à oxygène et des panneaux de plafond tombaient.

11

BEA

Selon le pilote, l'avion était enveloppé de poussière lorsqu'il s'est immobilisé, et il a tenté de contacter la tour de contrôle pour connaître l'état de l'appareil tel qu'il était perçu par la tour de contrôle. Lorsque le chef de cabine est venu dans le cockpit et a demandé s'il fallait déclencher une évacuation, le pilote a répondu «stand by». Lorsqu'il a compris que les véhicules d'urgence étaient en route, il a lu et suivi la procédure d'évacuation. Il a été retardé dans l'exécution de la procédure d'évacuation du Manuel de référence rapide (QRH) du 777 car il n'a pas pu trouver immédiatement le QRH. Une fois les premières étapes de la procédure terminées, il a donné l'ordre d'évacuation.

12

BEA

Selon la chef de cabine, après l'arrêt de l'avion, elle a demandé à l'hôtesse de l'air L1B de vérifier l'état des pilotes. L'hôtesse de l'air L1B s'est rendue au poste de pilotage et a frappé à la porte, qui a été immédiatement ouverte par un membre d'équipage. Elle s'est assurée qu'ils allaient bien et est retournée à la porte 1L. En entendant qu'ils allaient bien, la chef de cabine s'est immédiatement rendue au poste de pilotage et a demandé si les hôtesses de l'air devaient évacuer l'avion.

13

BEA

On lui a répondu : « Non, veuillez patienter. » Elle est retournée à son siège et a fait une annonce aux passagers pour qu'ils restent assis. Immédiatement après son annonce, elle a entendu : « Évacuez ! » Bien qu'elle ne sache pas qui avait donné l'ordre, elle s'est rendue à la porte 1L, l'a ouverte et a commencé à ordonner aux passagers d'évacuer.

L'agent de bord L2A a rapporté qu'après l'arrêt de l'avion, il a immédiatement compris qu'il s'agissait d'une urgence. Il a annoncé aux passagers de patienter pendant qu'il évaluait la situation, puis a entendu l'hôtesse de l'air R2A crier à l'aide.

14

BEA

Ses jambes étaient coincées contre la cuisine, à côté de son siège d'appoint, par le toboggan gonflable, et elle ne parvenait pas à se dégager. Il s'est approché d'elle pour tenter de l'aider, mais sans succès. Il a aperçu du feu et de la fumée par le hublot de la porte 2R et a compris qu'il fallait évacuer. Avant de pouvoir regagner sa sortie, il a entendu la chef de cabine annoncer aux passagers de rester assis. Il a demandé à l'agent de bord L2B d'aller à la porte 1L et de l'empêcher de faire l'annonce, tout en ordonnant simultanément l'évacuation en coréen et en anglais. Il n'a reçu aucun ordre d'évacuation de la part d'un membre d'équipage ; il a donc pris l'initiative de l'évacuation.

15