

RAPPORT FINAL

RELATIF À L'ACCIDENT SURVENU LE 19 SEPTEMBRE 1989
par 16° 54' N et 011° 59' E dans le désert du Ténéré (Niger)
à l'avion DC-10-30 immatriculé N54629
exploité par la compagnie U.T.A.

AVERTISSEMENT

Par un accord intervenu entre les gouvernements nigérien et français, une commission d'enquête a été créée le 21 septembre 1989 pour étudier les circonstances, rechercher les causes et dégager les enseignements de l'accident survenu au Niger, le 19 septembre 1989, à un DC-10-30 de la compagnie U.T.A.

Cette enquête technique a été menée conformément à l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (normes et pratiques recommandées en matière d'enquêtes sur les accidents d'aviation). Elle a pour objectif fondamental la prévention de futurs accidents. Elle ne vise pas à déterminer les fautes ou les responsabilités. Une enquête judiciaire est menée par ailleurs à cet effet.

Les résultats de cette enquête technique sont exposés dans le présent rapport final, établi dans la forme recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.).

SYNOPSIS

Date de l'accident :

Mardi 19 septembre 1989, à 12 h 59 UTC (*).

Lieu de l'accident :

Pays : Niger ;

Localisation : 16° 54' N, 11° 59' E, dans le désert du Ténére, au Nord-Est du massif de Termit.

Nature du vol :

Vol régulier Brazzaville-Roissy, avec escale à N'Djamena ;

Transport public de passagers, numéro du vol : UT 772 ;

Indicatif radiotéléphonique : U.T.A. 772.

Aéronef :

McDonnell Douglas DC-10-30 ; numéro de série : 46852 ; immatriculation : N54629 (inscrit au registre américain).

Propriétaire :

Interlease Incorporated (Atlanta, Georgie).

Exploitant :

Union des transports aériens (U.T.A.).

Occupants :

Personnel navigant technique : 4 ; personnel navigant commercial : 10 ; passagers : 156. Soit un total de 170.

Résumé :

L'avion décolle de N'Djamena pour Roissy à 12 h 13. Un dernier contact radio est établi à 12 h 34. L'équipage n'ayant pas rappelé au point de report prévu suivant, les procédures d'incertitude (Incerfa), d'alerte (Alerfa) et de détresse (Detresfa) sont déclenchées à partir de 14 h 30. Les recherches aériennes aboutissent tôt le lendemain matin à la localisation des débris épars de l'appareil dans le désert du Ténére (Niger), à environ 650 kilomètres au Nord-Nord-Ouest de N'Djamena.

Conséquences :

| | PERSONNES | | | APPAREIL et chargement | DÉGÂTS AUX TIERS |
|---------------------|-----------|----------|----------|---------------------------|----------------------------|
| | Tuées | Blessées | Indemnes | | |
| Equipage | 14 | 0 | 0 | Détruits | Néant (zone désertique) |
| Passagers (1) | 156 | 0 | 0 | | |
| Tiers | 0 | 0 | 0 | | |

(1) D'après les documents d'embarquement (coupons de vol et cartes d'embarquement), 156 passagers devaient être à bord.

(*) Les heures mentionnées dans ce rapport sont exprimées en temps universel (UTC). Il convient d'y ajouter une heure pour obtenir l'heure légale nigérienne et deux heures pour obtenir l'heure légale française en vigueur le jour de l'accident.

Se référant à ces textes, la commission a considéré qu'elle devait, aux termes de son mandat, s'informer sur les mesures de sûreté qui étaient mises en œuvre sur l'aéroport de Brazzaville, à l'époque de l'accident, au bénéfice des vols internationaux en partance. Elle a donc pris connaissance des principales constatations faites en octobre 1989 par les experts français envoyés en mission sur ce sujet auprès des autorités congolaises compétentes :

a) Dans l'aérogare, l'enregistrement des passagers et des bagages au départ de vols internationaux et de vols domestiques pouvait se faire simultanément dans la même zone. La circulation des personnes et des bagages entre zone publique et zone réservée n'était pas suffisamment réglementée et contrôlée. En particulier, le tapis roulant collecteur des bagages enregistrés était facilement accessible.

Plus généralement, les dimensions de l'aérogare, inadaptées au nombre des passagers et de leurs accompagnateurs lors de plusieurs départs simultanés, rendent assez aléatoire la mise en œuvre de contrôles rigoureux.

b) Sur la demande d'un passager, il était possible de faire, la veille du départ, à l'hôtel, un préenregistrement des bagages de soute. Entre ce préenregistrement et le chargement à bord de l'avion, les bagages passaient environ douze à vingt-quatre heures sur l'aéroport dans un conteneur qui ne bénéficiait pas d'une protection et d'une surveillance suffisantes.

c) Un passager pouvait faire enregistrer ses bagages par l'un de ses employés. Cette pratique (appelée couramment « l'enregistrement-protocole ») n'excluait pas la possibilité d'une substitution de bagage (ou d'une adjonction de bagage), à l'insu du passager.

d) A titre d'ultime précaution, au terme des opérations d'enregistrement, une mesure de sûreté efficace est la reconnaissance des bagages de soute par les passagers, au moment de l'embarquement, au pied de l'avion. Cette mesure n'était pas mise en œuvre à Brazzaville à l'époque de l'accident.

En conséquence, les trois hypothèses suivantes peuvent être considérées comme plausibles :

- bagage muni frauduleusement d'une étiquette d'enregistrement à destination de Paris et déposé soit sur le tapis collecteur de bagages, soit dans le conteneur qui regroupe temporairement les bagages préenregistrés ;
- bagage accepté par un passager dupe, ou enregistré à l'insu du passager en profitant d'un « enregistrement-protocole » ;
- bagage enregistré par un passager qui débarque à N'Djamena, alors que sa destination (et donc celle du bagage) est Paris.

Dans les deux dernières hypothèses, il faut supposer, en outre, que l'engin explosif est dissimulé dans le bagage de telle sorte qu'il échappe à l'inspection manuelle des bagages (cette inspection est faite immédiatement avant l'enregistrement).

Au sujet de la troisième hypothèse, la commission a pris connaissance des observations faites par les mêmes experts français à N'Djamena, en octobre 1989, sur un point important : était-il possible qu'un passager Brazzaville-Paris débarque, lors de l'escale de transit, sans être remarqué ? Réponse : cette hypothèse ne peut pas être écartée, en dépit de la surveillance, par la police tchadienne des frontières, des passagers débarquant.

Les experts français ont aussi appris, lors de leur mission à N'Djamena, que, le 19 septembre, pendant l'escale d'une heure, le DC-10 a été constamment surveillé par trois gardiens en armes et que les diverses personnes ayant eu à intervenir sur l'avion se connaissaient. Cela confirme l'hypothèse retenue par la commission (charge explosive embarquée à Brazzaville).

2. ANALYSE ET CONCLUSIONS

Le DC-10 effectuant le 19 septembre 1989 le vol U.T.A. 772 (Brazzaville-N'Djamena-Paris) a été détruit par une explosion, quarante-six minutes après son départ de N'Djamena, alors qu'il volait en croisière au niveau 350 dans des conditions tout à fait normales.

Cette destruction a été provoquée par une charge explosive placée dans un conteneur situé en place 13-droite dans la soute avant.

La commission d'enquête considère comme l'hypothèse la plus plausible que cette charge explosive était contenue dans un bagage chargé à Brazzaville.

Les constatations faites peu après l'accident sur l'aéroport de Brazzaville montrent qu'à cette époque les mesures de sûreté appliquées sur cet aéroport n'étaient pas conformes aux normes et pratiques recommandées de l'O.A.C.I. (annexe 17 à la convention sur l'aviation civile internationale et Manuel de sûreté de l'aviation civile internationale (DOC 8973).

3. RECOMMANDATIONS

3.1. Le 4 octobre 1989, sur la proposition conjointe de la délégation nigérienne et de la délégation française, l'assemblée générale de l'O.A.C.I. a adopté une résolution A-27-9 sur les actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol.

Après avoir condamné énergiquement les actes criminels commis contre les avions de transport civil, cette résolution :

- demande instamment aux Etats d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes, pratiques recommandées et procédures prescrites par l'O.A.C.I. en matière de sûreté, et de prendre des mesures additionnelles appropriées chaque fois que l'accroissement de la menace le justifie ;
- demande d'augmenter l'aide technique, financière et matérielle aux Etats qui en ont besoin pour assurer une application universelle de ces dispositions ;
- prie instamment les Etats d'accélérer les études et les recherches relatives à la détection des explosifs et au matériel de sûreté, et de participer activement à l'élaboration d'un régime international de marquage des explosifs en vue de leur détectabilité.

La commission d'enquête recommande que cette résolution de l'assemblée générale de l'O.A.C.I. soit très activement et très fermement mise en œuvre par tous les Etats.

Elle constate à ce sujet que, dans le cadre défini par l'O.A.C.I., diverses actions qui renforcent le contrôle des passagers et des bagages sur l'aéroport de Brazzaville ont été entreprises par les autorités congolaises de l'aviation civile.

3.2. Les mesures de sûreté prescrites par l'O.A.C.I. ne peuvent pas avoir leur pleine efficacité lorsqu'une aérogare a une capacité inadaptée au nombre de ses usagers en raison de ses dimensions trop petites et de son agencement interne :

La commission d'enquête recommande que les impératifs et les objectifs de sûreté soient pris en considération et déclarés hautement prioritaires lors de la conception initiale ou du développement d'une aérogare utilisée par des liaisons internationales.

3.3. Dans les conditions actuelles d'exploitation courante, il n'est pas exclu que, lors d'une escale en transit, un passager enregistré pour la destination finale puisse débarquer sans attirer l'attention :

La commission d'enquête recommande que, lors de toute escale en transit, la compagnie effectue systématiquement à l'arrivée le comptage des passagers débarquant, puis, avant le départ, le comptage du total des passagers à bord (passagers en transit plus passagers embarqués).

3.4. L'épave du DC-10 a été localisée dix-sept heures après l'accident :

Considérant qu'il faut mettre en œuvre tous les moyens permettant de réduire le délai de localisation d'un accident ;

Considérant en outre que le système international de localisation par satellite Sarsat-Cospas est opérationnel et permet de connaître avec précision le lieu d'un accident dans un délai de quelques minutes à quatre heures au maximum,

La commission d'enquête :

Recommande que l'emport d'une radio-balise de détresse fonctionnant automatiquement à l'impact soit rendu obligatoire pour les avions de transport public survolant régulièrement des zones inhospitalières ;

Recommande que des exercices de recherches et de sauvetage soient effectués périodiquement entre les centres de régions d'information de vol voisins pour vérifier le bon fonctionnement des moyens de communication et des procédures qui permettent le déclenchement des phases d'urgence.

4. APPROBATION DU RAPPORT

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité par les membres de la commission d'enquête, le 17 septembre 1990. Les représentants accrédités et les observateurs ont également indiqué leur accord sur ce rapport.

Le Président



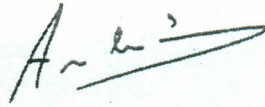
Louis PAILHAS

Le Vice-Président :



Yerima ALLAKASSO

Le Vice-Président :



Paul ARSLANIAN

Le Vice-Président :



Jean CLAUZEL

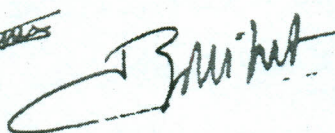
Sani BALLA

Jean-François BOUISSET

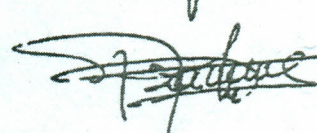
Etienne FOURNIER



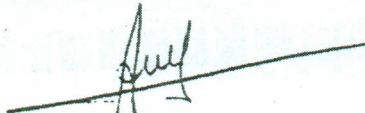
Jean-Paul GROUSSARD



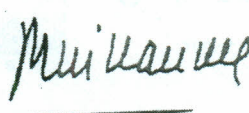
Michel GUILLAUME



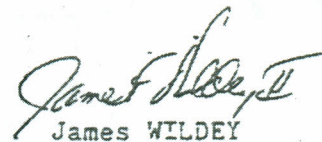
Bernard MANGANE



Ali OUSMANE



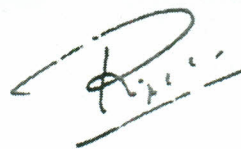
Jean-Claude RIPOLL



James WILDEY



Mabrouk GAMI



Mahamat GUETTI

