

Non suivi du plan en approche classique

- **Durango, Colorado**
- **Fairchild Metro III**
- **Le 19 Janvier 1988**



Le non suivi du plan de descente et de l'approche par le CdB conduit à passer sous le plan et à l'impact avant la piste.

- ***Historique:***

Le vol 2286 était un vol de Denver (Colorado) vers Cortez (Colorado) avec un stop à Durango (Colorado). La compagnie était Trans Colorado Airlines opérant sous franchise Continental Airlines. Le METRO III décolla de Denver Stapleton à 18 h 20 (heure des Rocheuses) avec 15 passagers et 2 membres d'équipage.

- ***Expérience des pilotes:***

Le CDB avait 4184 heures dont 3028 sur Metro. Il était CdB depuis 1707 heures. Il était auparavant CDB chez Pioneer Airways sur Metro et était embauché chez Trans Colorado Airlines depuis un mois.

Le copilote avait 8500 heures dont 305 sur Metro. En 1981, employé chez Pioneer Airways, il fut licencié car il était incapable de suivre l'entraînement pour être CDB. Il avait rejoint Trans Colorado Airlines en 1987.

- ***Conditions météorologiques:***

Du brouillard était reporté sur le Sud Ouest du Colorado. 15 minutes avant l'accident, Durango passait 800 ft couvert, 5 miles de visibilité, vent calme, averses de neige.

- ***L'accident:***

Le copilote était aux commandes et le CDB s'occupait des communications radio. A cause des mauvaises conditions météo, le vol fut retardé de 40 minutes et décolla à 18 h 20. le copilote monta normalement à 23000 ft et suivi les survivants, le vol fut normal. A 19h00, le contrôle demanda au CDB s'il voulait prendre l'ILS ou faire une percée VOR/DME. Le CDB choisit la VOR/DME et 2 minutes plus tard le Metro fut autorisé à 16000 ft. A 19h05, l'avion appela les opérations à Durango, signalant qu'ils s'arrêteraient 25 minutes et qu'ils ne refueraient pas.

Quelques minutes après, l'avion fut clairé vers 14000 ft et vectoré vers l'axe d'approche pour la piste 20, le CdB collationne. Quelques minutes après, l'ATC informe que le service radar est terminé, le CdB répond « wilco ».

D'après les survivants, l'avion a fait un palier avant de heurter quelque chose. Les moteurs ont été lancés à pleine puissance alors que l'avion prenait un roulis important puis il toucha le sol et glissa. Il n'y pas eu d'explosion.

L'équipage et 7 passagers trouvèrent la mort dans l'accident. Un survivant a rejoint une maison pour

appeler de l'aide. Les 5 autres ont marché 1h30 jusqu'à une route où ils ont arrêté une voiture et appelé de l'aide.

A 20h04, l'aéroport de Durango signale que l'avion aurait dû se poser depuis 25 minutes. Aucune recherche n'est lancée à ce moment. A 20h32, un hélicoptère de patrouille est avisé qu'un avion a disparu à 6 miles de Durango. A 22h26, l'épave est retrouvée. Les secours arrivent 48 minutes après. A cause de la neige et du froid extrême, le dernier survivant est extrait de l'épave à 0h30.

- **L'enquête:**

Aucun défaut n'a été trouvé sur l'avion.

A 19h15, l'avion était à 11 NM DME du fix à 14000 ft, à 195 kt sol. Il aurait dû être à 10400 ft, en descente vers 3200 ft à 135 kt. Le taux de descente était de 3000 ft/min, il aurait dû être de 900 ft/min. Il y avait 10 à 15 kt de vent arrière. Cette approche était particulièrement difficile dans ces conditions, mais si le CDB avait correctement monitoré l'approche, il aurait pu éviter l'accident.

Les enquêteurs questionnèrent les pilotes de la compagnie sur leur manière de conduire cette approche. Tous l'ont considérée comme difficile mais aucun n'a pu la décrire correctement. Un seul pilote la connaissait bien, sur 17.

La pression temporelle est un autre problème, il était impossible de rattraper du retard en suivant rigoureusement la procédure d'approche. Les enquêteurs pensent que les pilotes ont reçu pour consigne de ne pas suivre la procédure normale quand ils sont en retard.

Le copilote, bien qu'expérimenté (plus de 8000 heures de vol) avait été renvoyé d'une autre compagnie car il était parfois totalement inactif dans des phases critiques du vol. Beaucoup de commentaires négatifs sur ses performances ont été passés sous silence. Il vola néanmoins pour Alaska Airlines et comme instructeur (!?) pendant 5 ans après s'être fait renvoyer.

A chaque contrôle au cours de sa progression, il était toujours en dessous de la moyenne. Il éprouvait des difficultés dans les approches ILS et VOR. Il avait néanmoins réussi son dernier contrôle qui comprenait une approche ILS et une VOR.

L'enquête révéla d'autre part un problème d'alcoolisme de 1972 à 1983 qui a conduit à 3 suspensions de permis de conduire.

Le CDB était considéré comme un excellent pilote mais il était réputé pour rouler beaucoup trop vite et d'une manière générale à trop se précipiter. Il était connu pour prendre un avion en retard le matin et le ramener à l'heure le soir d'après ses collègues. Il n'avait pas respecté 2 fois les procédures compagnies parce qu'il était en retard. Il avait une autre fois refuelé lui-même l'avion pour la même raison. **Trop se précipiter est une caractéristique du transport régional.**

Ce CDB fut impliqué en 1982 dans un accident de Cessna 182. Il avait confondu les pistes, avait mal évalué le vent et la distance puis avait remis les gaz trop tard. A la suite de ce problème, il a dû repasser un contrôle qu'il a réussi.

Enfin, le CDB avait consommé de la cocaïne 12 à 18 heures avant le vol. Personne ne savait qu'il en consommait, il n'avait aucun comportement de toxicomane. Malgré tout, sa récente prise de cocaïne a dégradé sa capacité à se représenter les problèmes et à reprendre les commandes au bon moment. La combinaison d'un CDB diminué par l'usage de la drogue et un copilote peu compétent est la cause première de l'accident.