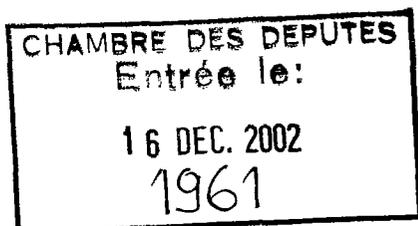


DÉI GRÉNG

Camille Gira
député

Luxembourg, le 16 décembre 2002



Monsieur Jean Spautz
Président de la Chambre des Députés
Luxembourg

question urgente au sujet de l'accident aérien du 6 novembre 2002

Monsieur le Président,

Par la présente, je vous prie de bien vouloir transmettre **la question parlementaire urgente** suivante à Monsieur le Ministre des Transports:

Six semaines après le crash de la Fokker F-50 le manque d'informations officielles a provoqué la circulation de bon nombre de spéculations. Les interrogations légitimes sont restées à ce jour sans réponse officielle. Voilà pourquoi je voudrais demander à Monsieur le Ministre de faire un rapport intermédiaire général sur l'enquête en cours et de répondre, si possible, aux questions spécifiques suivantes.

- Quels sont les membres de l'entité d'enquête prévue par la loi du 8 mars 2002 sur les enquêtes techniques relatives aux accidents et aux incidents graves survenus dans les domaines de l'aviation civile, des transports maritimes et du chemin de fer?
- Est-ce que le règlement grand-ducal déterminant la composition, le mode de fonctionnement ainsi que les critères de désignation des membres de l'entité d'enquête a été publié? Sinon, à quelle base légale se réfère le travail de l'entité d'enquête ?
- Est-ce que le fait que les Fokker F-50 restants de Luxair continuent de voler laissent présumer qu'il n'y a pas de cause technique à l'origine de l'accident?

L'urgence a été reconnue par le Président de la Chambre des Députés en date du 16.12.2002

- Est-ce que l'enquête a produit des éléments qui infirment ou confirment les thèses avancées par d'aucuns que des oiseaux ou le givrage des moteurs auraient causé la perte de puissance des engins?
- Certains organes de presse ont rapporté qu'au moment de l'impact, les moteurs se trouvaient dans la position "ground idle" prévue uniquement pour les déplacements au sol. Est-ce que l'examen des enregistreurs de vol a confirmé cette affirmation?
- Quelles sont les raisons pourquoi Luxair n'a pas suivi la recommandation de Fokker d'installer un dispositif évitant l'enclenchement de cette position dangereuse en cours de vol?
- Est-ce que Monsieur le Ministre prévoit de rendre obligatoire ce dispositif tel qu'il est le cas en Allemagne depuis le 22 novembre 2002?
- Apparemment l'avion concerné a commencé sa descente non pas à 6 miles nautiques de la piste tel que prévu par les procédures, mais seulement quelques 2 miles nautiques plus tard. Cette information est-elle confirmée par l'examen des enregistreurs de vol? Dans l'affirmative, est-ce que l'examen du "cockpit voice recorder" donne une explication pour cette manière de procéder?
- Est-ce que le même examen a livré d'autres informations pouvant apporter des explications quant aux causes de l'accident?
- Est-il correct que le "cockpit voice recorder" n'a pas enregistré les dernières quinze secondes du vol? Dans l'affirmative quelles en sont les raisons?
- Monsieur le Ministre peut-il confirmer que les contrôleurs aériens ne sont pas mis en cause?

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Camille Gira
député

