

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 21 octobre 2007 à Saint Léger en Yvelines (78) à l'avion CAP 10 C immatriculé F-BXHD

Le dimanche 21 octobre 2007 à 9 h 47, le pilote du CAP 10 immatriculé F-BXHD décolle de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux. Il est Seul à bord et annonce son intention d'effectuer un vol local dans le sud. Des enregistrements radar et des témoignages indiquent que le pilote réalise des figures de voltige de 9 h 59 à 10 h 07 entre l'Étang Neuf et Gambaiseuil. A l'issue, il s'éloigne en direction du sud-est. A 10 h 08 min 54, les radars perdent la trace de l'avion. L'épave est retrouvée sur la commune de Saint Léger en Yvelines, dans le Bois des Longues Mares en forêt de Rambouillet.

Rapport d'enquête technique du BEA

<http://ad.easa.europa.eu/ad/2010-06>

Réception par la DGAC : 01 Décembre 2009

Recommandation 01

BEA (extrait)

Les examens et les essais effectués dans le cadre des recherches ont mis en évidence des risques de désolidarisation des assemblages de commandes de vol lorsqu'ils sont constitués d'un tendeur pourvu de gorges et uniquement freiné par un fil-frein. Ce risque de désolidarisation peut survenir sous des efforts représentatifs de ceux que rencontrent les systèmes en vol.

En conséquence, le BEA recommande que l'EASA et la DGAC : - s'assurent du contrôle des commandes de vol de tous les avions équipés d'assemblages dont les tendeurs sont pourvus de gorges afin de s'assurer de la présence d'épingles de sécurité ; - s'assurent que leur soient rapportées toutes les anomalies de montages constatées

Réponse de la DGAC

La DGAC et l'AESA ont été en contact pour coordonner leurs actions.

Dans un premier temps, un SIB a été publié le 11 février 2010 par l'AESA ; il recommande une vérification générale de la flotte des aéronefs européens équipés de tendeurs de câbles de commandes. Il préconise l'abandon de l'utilisation de fil à freiner au bénéfice de l'usage des dispositifs spécifiques de blocage pour tous les tendeurs de câble pourvus de gorges. Ces actions sont, par l'intermédiaire de l'OSAC, relayées auprès des organismes de maintenance et des usagers.

Dans un deuxième temps, l'AESA a publié le 26 novembre 2010 une consigne de navigabilité (n° 2010-0233). Cette consigne impose des inspections récurrentes de la flotte des CAP10B et les actions curatives à réaliser en cas de dysfonctionnement constaté.

Les actions réalisées permettent de clore le suivi de la recommandation.

Degré d'avancement (26 Novembre 2010)



100%

Recommandation 02

BEA (extrait)

Les essais ont montré que les phénomènes de vissage/dévissage des câbles dans leur tendeur étaient directement dépendants des matériaux en contact et du sens de toronnage des câbles.

En conséquence, le BEA recommande que : - l'EASA et la DGAC étudient la réalisation d'équipements dont les propriétés réduisent ou évitent les possibilités de dévissage/ vissage naturels.

Réponse de la DGAC

En juin 2011, l'AESA a publié son recueil annuel de suivi des recommandations dans lequel figure la réponse de l'Agence à la présente recommandation :

"EASA considers that the current designs of turnbuckles already address the intent of this Safety Recommendation, and that the service experience of turnbuckles, when properly installed and maintained, is satisfactory."

La DGAC note la clôture de la recommandation par l'Agence et, comme précisé dans la réponse préliminaire, n'envisage pas d'action particulière suite à cette recommandation.

Degré d'avancement (08 Juin 2011)

