

 DSAC <i>Direction générale de l'aviation civile</i> <i>Direction de la sécurité de l'Aviation civile</i>	CONSIGNE OPÉRATIONNELLE N° F-2004-002 Edition 3	Date d'émission de l'édition 3 : 06/07/2017
		Délai d'effectivité de l'édition 3 : 06/07/2017
		Période/Date de fin d'application : Indéfinie
	Destinataires : Tous les utilisateurs de Pilatus PC6 B2-H2 hors transport aérien commercial	Objet : Mise en garde des utilisateurs de Pilatus PC6 B2-H2 hors transport aérien commercial contre les risques de blocage aérodynamique du stabilisateur de profondeur

INTRODUCTION

Les instructions fixées par cette consigne opérationnelle sont prises en application :

- du règlement (CE) n°216/2008, concernant les règles communes dans le domaine de l'aviation civile, notamment de l'article 14-1,
- de l'article L-6221-3 du code des transports autorisant l'autorité à prendre des mesures correctives ou restrictives d'exploitation lorsqu'une activité présente des risques particuliers,
- de l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale et notamment de son article 1.

0. CONTEXTE DE PUBLICATION

Le 1er novembre 1997, peu après avoir décollé de l'aérodrome de Lyon-Chambéry pour effectuer un largage de parachutistes à 3000 mètres, le Pilatus PC6 H2-B2 qui volait en palier à environ 1000 pieds a viré à droite en présentant une assiette de plus en plus à piquer et a percuté le sol pratiquement à la verticale.

La rentrée partielle des volets après le décollage a provoqué un couple piqueur que le pilote a contré au manche et en agissant sur la manivelle du stabilisateur, ce qui s'est traduit par un calage « à piquer » plus important et qui a provoqué un accroissement des efforts au manche qui s'est répercuté sur la commande du stabilisateur. Le pilote, qui a essayé plusieurs sens de manœuvre du stabilisateur pour réduire les efforts sur le manche sans y parvenir, a entamé un virage à gauche, sans doute pour revenir se poser, et a fini de rentrer les volets, ce qui a aggravé le couple piqueur de l'avion.

Le phénomène de blocage aérodynamique des commandes a fait que, lorsque le parachutiste assis à la droite du pilote a agi sur le stabilisateur pour lui venir en aide, le stabilisateur qui ne pouvait plus être déplacé que dans le sens « à piquer » s'est retrouvé bloqué en butée dans cette position. Le pilote, qui ne parvenait plus à maintenir l'avion en tangage tant la force à exercer sur le manche était devenue extrême, a perdu le contrôle de l'appareil dont l'assiette et la vitesse ont augmenté et qui a fini par s'écraser au sol.

Suite à cet accident, le BEA a émis les recommandations suivantes :

- Que le constructeur complète le manuel de vol du PC6 B2-H2 afin de mettre en garde les utilisateurs sur les risques de blocage aérodynamique du stabilisateur de profondeur et indique les procédures à mettre en œuvre pour récupérer la fonctionnalité de la commande.
- Que les manuels d'activité particulière prévoyant l'utilisation du PC6 B2-H2 intègrent un programme de formation en vol spécifique sur ce type d'appareil mettant en évidence les risques liés à certaines manipulations du stabilisateur de profondeur.

Ces recommandations ont fait l'objet de l'édition 1 de la présente consigne opérationnelle applicable à tous les utilisateurs de PC6 B2-H2.



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ECOLOGIQUE ET SOLIDAIRE



CONSIGNE OPÉRATIONNELLE N° F-2004-002 Edition 3
Date d'émission : 06/07/2017

1. APPLICABILITÉ

Les instructions fixées par cette consigne opérationnelle s'appliquent à tout exploitant d'aéronef Pilatus PC-6 B2-H2 hors transport aérien commercial.

2. DATE D'ENTREE EN VIGUEUR

La présente consigne opérationnelle entre en vigueur le 06/07/2017.

3. RÉVISION ET ACTIONS TERMINALES

La présente édition 3 abroge et remplace l'édition 2.

Après l'émission de l'édition 1 de cette consigne, la recommandation du BEA concernant le constructeur a été prise en compte au travers d'une mise à jour du manuel de vol applicable à l'avion, rendue obligatoire par consigne de navigabilité, et la seconde recommandation est maintenant prise en compte par les exploitants de transport aérien commercial dans leur programme de formation des équipages développé au titre du paragraphe ORO.FC.230 du règlement (UE) n° 965/2012 « AIR-OPS » et basé sur une recommandation constructeur. L'édition 2 de cette consigne a donc été émise par la DGAC pour restreindre ces exigences à celles relatives à la seconde recommandation concernant les programmes de formation des exploitants et les limiter aux exploitations hors transport aérien commercial.

Depuis l'émission de cette consigne édition 2, les parties NCO et SPO du règlement AIR-OPS sont entrées en vigueur en France le 25 août 2016 et le 21 avril 2017 et sont applicables aux exploitations non commerciales du type d'avion concerné.

Par conséquent, la présente édition 3 de la Consigne Opérationnelle n° F-2004-002 est émise pour intégrer le règlement européen (CE) 216/2008 dans les références réglementaires du paragraphe Introduction.

4. CONSIGNE OPÉRATIONNELLE

Les utilisateurs de Pilatus PC-6 B2-H2 hors transport aérien commercial doivent respecter la consigne suivante :

Mettre en place un programme de formation des équipages de conduite spécifique au type d'avion Pilatus PC-6 B2-H2 afin de mettre en garde les équipages contre les risques liés à certaines manipulations du stabilisateur de profondeur et à réviser en conséquence les manuels d'exploitations prévoyant l'utilisation de ce type d'avion.

A Paris, le **06 JUIL. 2017**

Le Directeur Navigabilité et Opérations

Pierre BERNARD