

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident grave survenu au sud-est de Brive-la-Roche (19) à l'avion Hawker Beechcraft Corporation Beech B200GT immatriculé F-HSFA

En croisière au niveau de vol 230, l'équipage constate que le système de chauffage de la cabine, en mode automatique, ne délivre pas la chaleur attendue. Il sollicite le système en mode manuel puis détecte de la fumée en cabine. Il met les masques à oxygène, déclare une situation de détresse et effectue une descente d'urgence. L'émission de fumée cesse pendant l'application de la procédure associée à cette situation. L'avion atterrit à Toulouse sans autre problème. Une gaine d'air chaud située sous le plancher de la cabine est retrouvée fendue. Une feuille d'aluminium entourant la fente et l'adhésif gris qui lui est superposé portent des traces d'échauffement.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 05 Juin 2012

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'enquête a montré que l'endommagement de la gaine à l'origine de la fumée résulte d'une initiative individuelle d'un mécanicien rendue possible par la méconnaissance, depuis plusieurs années, de la procédure de test prévue par le constructeur et de son adaptation, récente et encore non formalisée au sein de l'atelier. La réglementation prévoit la possibilité qu'un organisme de maintenance adapte les instructions de maintenance à son activité. En conséquence, le BEA recommande :

[Recommandation FRAN-2012-019] que l'OSAC recense la documentation et les pratiques de maintenance relatives au test et au démontage des « flapper valves » dans les ateliers en charge de la maintenance des BE 200 ;

Réponse de la DGAC

Réponse commune aux deux recommandations du rapport :

Ces deux recommandations sont adressées à l'OSAC et suivies par la DSAC dans le cadre de ses compétences.

Lors de l'analyse de cet incident, plusieurs points ont été relevés :

- Utilisation d'un outil et d'adhésif inadaptés, cause du dommage ayant entraîné l'incident, lors d'une opération de maintenance de démontage qui n'aurait pas dû être effectuée si le mécanicien avait réalisé le test préconisé par le détenteur du certificat de type,
- Méconnaissance par le mécanicien d'une procédure de maintenance préconisée par le détenteur du certificat de type,
- Information insuffisante des mécaniciens sur les évolutions de cette procédure,
- Modification insuffisamment documentée par l'atelier Part 145, d'une procédure de maintenance préconisée par le détenteur du certificat de type.

Ces différents points correspondent au non respect de règles de base applicables à tout atelier 145 et non spécifiques aux Beech 200. De plus, il convient de noter qu'il n'appartient pas à l'OSAC d'effectuer des vérifications détaillées de la conformité des manuels de maintenance mais de vérifier la capacité des organismes à respecter la réglementation qui leur est applicable, en s'assurant, notamment, de la mise en place d'un système qualité efficace. Dans ce contexte il est prévu, outre le suivi de la mise en place d'actions curatives par l'atelier de maintenance en charge du B200GT F-HSFA, de diffuser à l'ensemble des ateliers Part 145 un bulletin d'information destiné à rappeler les règles applicables notamment en matière de modification par un atelier de maintenance de données d'entretien définies par le détenteur du certificat de type.

De plus, et afin de confirmer la bonne prise en compte de ces règles par les organismes de maintenance, les modalités propres à assurer la vérification de la prise en compte des procédures constructeurs dans la documentation interne des organismes agréés Part 145, feront l'objet d'une coordination avec l'OSAC. Un bilan sera

fait à l'issue de cette démarche.

Degré d'avancement (21 Octobre 2014)



Recommandation 02

BEA (extrait)

L'enquête a montré que l'endommagement de la gaine à l'origine de la fumée résulte d'une initiative individuelle d'un mécanicien rendue possible par la méconnaissance, depuis plusieurs années, de la procédure de test prévue par le constructeur et de son adaptation, récente et encore non formalisée au sein de l'atelier. La réglementation prévoit la possibilité qu'un organisme de maintenance adapte les instructions de maintenance à son activité. En conséquence, le BEA recommande

[Recommandation FRAN-2012-020] que l'OSAC s'assure qu'elles sont conformes aux références du constructeur ou à une adaptation définie selon les modalités de la Partie 145.

Réponse de la DGAC

Réponse commune aux deux recommandations du rapport :

Ces deux recommandations sont adressées à l'OSAC et suivies par la DSAC dans le cadre de ses compétences.

Lors de l'analyse de cet incident, plusieurs points ont été relevés :

- Utilisation d'un outil et d'adhésif inadaptés, cause du dommage ayant entraîné l'incident, lors d'une opération de maintenance de démontage qui n'aurait pas dû être effectuée si le mécanicien avait réalisé le test préconisé par le détenteur du certificat de type,
- Méconnaissance par le mécanicien d'une procédure de maintenance préconisée par le détenteur du certificat de type,
- Information insuffisante des mécaniciens sur les évolutions de cette procédure,
- Modification insuffisamment documentée par l'atelier Part 145, d'une procédure de maintenance préconisée par le détenteur du certificat de type.

Ces différents points correspondent au non respect de règles de base applicables à tout atelier 145 et non spécifiques aux Beech 200. De plus, il convient de noter qu'il n'appartient pas à l'OSAC d'effectuer des vérifications détaillées de la conformité des manuels de maintenance mais de vérifier la capacité des organismes à respecter la réglementation qui leur est applicable, en s'assurant, notamment, de la mise en place d'un système qualité efficace. Dans ce contexte il est prévu, outre le suivi de la mise en place d'actions curatives par l'atelier de maintenance en charge du B200GT F-HSFA, de diffuser à l'ensemble des ateliers Part 145 un bulletin d'information destiné à rappeler les règles applicables notamment en matière de modification par un atelier de maintenance de données d'entretien définies par le détenteur du certificat de type.

De plus, et afin de confirmer la bonne prise en compte de ces règles par les organismes de maintenance, les modalités propres à assurer la vérification de la prise en compte des procédures constructeurs dans la documentation interne des organismes agréés Part 145, feront l'objet d'une coordination avec l'OSAC. Un bilan sera fait à l'issue de cette démarche.

Degré d'avancement (21 Octobre 2014)

