

Suites données aux recommandations de sécurité

Incident survenu le 29 mai 2001 à l'aéroport de Cork (Irlande) à l'ATR 42-300 immatriculé EI-CBK exploité par Aer Araan

While descending into Cork Airport (EICK) the flight crew experienced severe airframe vibrations. An emergency was declared and the aircraft landed without further incident at EICK. There were no injuries to passengers or crew. After landing it was found that a large panel at the fuselage/wing joint had become detached along its trailing edge. Further examination detected significant cracking in this panel.

Le rapport de l'AAIU (Irlande)

Réception par la DGAC : 19 Février 2002

Recommandation 01

AAIU (extrait)

023-2001 The only safety recommendations arising from this investigation are those raised in the preliminary report. They are repeated here to conform to the standard ICAO Annex 13 Final Report format. The action taken by the manufacturer and the DGAC is considered to be a satisfactory response to these recommendations :

the French authorities should consider issuing an Airworthiness Directive requiring operators to inspect ATR BL for lateral cracks in the upper surface of the panel forward of the retaining clips, and that cracked panels should be removed from service.(issued as an interim safety recommendation numbered SR 17 of 2001)." (recommandation et réponse transmise par courrier le 19/02/02)

Réponse de la DGAC

Le 14 novembre 2001, la DGAC a émis la consigne de navigabilité référencée 2001-554-087 (B) qui impose l'inspection de tous les panneaux 291BL, contre les dommages et les criques, dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur de la CN soit le 24/11/01. Elle exige par ailleurs une inspection périodique de ces panneaux à des intervalles n'excédant pas 1000 vols, jusqu'à leur remplacement par un panneau renforcé, cela avant le 1er novembre 2004. Cette CN répond à la recommandation émise dans le rapport préliminaire de l'AAIU.

Suite à la publication du rapport final de l'AAIU, la DGAC a revu la CN le 02/10/02 (ref. 2001-554-087 (B) R1) pour faire évoluer l'intervalle d'inspection répétitive de 1000 vols à 1000 heures de vol.

Degré d'avancement (07 Décembre 2007)



100%