

Suites données aux recommandations de sécurité

Incidents graves Pilatus PC6 B2-H2 immatriculé F-GOYE sur l'aérodrome d'Agen et Pilatus PC6 B2-H2 immatriculé F-GHVH sur l'aérodrome de Vannes.

19 juin 2004 Incident grave survenu sur l'aérodrome d'Agen au Pilatus B2-H2, numéro de série 517, immatriculé F-GOYE, utilisé pour le largage de parachutistes. Perte de l'usage du trim de profondeur en vol. L'avion part en piqué. Le pilote réussit à reprendre le contrôle de l'avion avec la gouverne au prix d'importants efforts et effectue un atterrissage d'urgence en campagne. Le cadre 12a est retrouvé déchiré et le vérin à vis est désolidarisé de la cellule. 27 novembre 2004 Incident grave survenu sur l'aérodrome de Vannes au Pilatus B2-H2, numéro de série 2072, immatriculé F-GHVH, utilisé pour le largage de parachutistes. Perte de l'usage du trim de profondeur en vol. L'avion part en cabré et la direction se bloque. Le pilote réussit à reprendre le contrôle partiel de l'avion avec la gouverne au prix d'importants efforts et effectue un atterrissage d'urgence en campagne. L'attache en U de fixation inférieure du vérin du PHR est retrouvé rompue. 17 décembre 2004 Inspection approfondie sur l'aérodrome de Gap du Pilatus B1-H2, numéro de série 581, immatriculé F-GIHM, utilisé pour le largage de parachutistes. Une crique importante sur le cadre 12a est mise en évidence autour du point de fixation inférieur de l'attache en U du pied de vérin de PHR. Cette crique ne pouvait être mise en évidence que par le démontage de l'attache de fixation en U du cadre 12a. La procédure standard d'examen sans démontage ne permet pas de détecter ce genre de défaut.

Lettre recommandation du BEA Réf.5959 du 17 mars 2005

Lettre recommandation du BEA Réf.5956 du 21 mars 2005

Réception par la DGAC : 21 Mars 2005

Recommandation 01

BEA (extrait)

Ces deux incidents ont fait apparaître des défaillances structurelles sur des avions Pilatus PC6 de modèle B2-H2 équipés de commandes manuelles de compensation de profondeur. Ces défaillances sont localisées dans la zone arrière, l'une sur la fixation du pied de vérin du plan horizontal réglable, l'autre sur un cadre arrière où s'insère ce vérin. Des inspections de la zone ont été menées par la société Icarus, représentant français de Pilatus, sur trois avions en maintenance dans ses ateliers. L'un d'entre eux présentait une crique dans la même zone arrière de support du plan horizontal réglable. Par ailleurs, le constructeur prévoit l'examen de cet item sans autre précision, ce qui laisse la possibilité d'interprétations à l'efficacité variable dans une zone dont l'exigüité rend difficile l'examen visuel. En conséquence le BEA recommande que :

L'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne établit un programme obligatoire d'inspection approfondie immédiate de la zone avoisinant le vérin du plan horizontal réglable des avions Pilatus PC6 B1-H2 et B2-H2. Le résultat de ces inspections devra être porté à la connaissance de l'AESA et de l'autorité de la navigabilité de l'Etat de conception

Réponse de la DGAC

Le BEA a transmis la recommandation par lettre 05956/BEA du 21 mars 2005 à l'AESA pour action. Cette recommandation ne s'adresse pas à la DGAC. Toutefois, la DGAC a constaté qu'un bulletin de service n°

53-001 – réf.n°188 a été émis par le constructeur Pilatus. Une directive de navigabilité a été émise par l'OFAC (AD HB-2005-08 du 2 mars 2005), elle demande une inspection du fuselage arrière et les fixations du plan horizontal réglable.

Lorsque une consigne de navigabilité est émise par un pays tiers (extérieur à l'Union Européenne) pour un aéronef certifié de type par ce pays tiers, elle est directement applicable à tous les états de l'union sauf si l'AESA émet une consigne différente avant l'entrée en vigueur de la consigne du constructeur (décision n° 2/2003 du directeur exécutif de l'AESA du 14 octobre 2003).

Cette directive de navigabilité s'applique donc en France et sa mise en œuvre effective est vérifiée par la DGAC/GSAC lors du renouvellement des CDN des Pilatus immatriculés en France.

Degré d'avancement (12 Mars 2007)

