

# Suites données aux recommandations de sécurité

## Accident survenu le 1er mai 2001 à Auch (32) au CAP 21 immatriculé F-GDTR

Au cours d'un entraînement voltige réalisé à la verticale de l'aérodrome d'Auch, après environ dix minutes de vol, le pilote effectue une figure composée d'un tonneau vertical montant à trois facettes suivi d'un retournement poussé puis d'un trois quarts de tonneau déclenché négatif vertical en descente. Il arrête le tonneau déclenché négatif vertical en descente après environ un tour. L'avion poursuit sur sa trajectoire verticale jusqu'au sol et s'écrase.

### **Rapport d'enquête technique du BEA**

Réception par la DGAC : 15 Janvier 2002

#### **Recommandation 01**

BEA (extrait)

L'avion était entretenu dans une unité d'entretien agréée, par un mécanicien qualifié, mais qui ne disposait pas d'un manuel d'entretien explicitant la procédure de remontage de la gouverne de profondeur. De plus, cette opération se rapportant à une partie vitale de l'avion est assez difficile à contrôler. Enfin ce montage se retrouve sur d'autres avions (CAP 20L, CAP 231, CAP 231EX et CAP 232). En conséquence le BEA recommande que :

Que le constructeur diffuse aux exploitants de CAP 21, CAP 20L, CAP 231, CAP 231EX et CAP 232 une méthode de remontage de la gouverne de profondeur ainsi qu'une procédure permettant de vérifier que ce montage est correctement effectué.

#### **Réponse de la DGAC**

Le détenteur du certificat de type, APEX AIRCRAFT, a émis un bulletin de service définissant la procédure de raccordement de la bielle de commande sur le guignol de profondeur.

L'utilisation de cette procédure a été rendue obligatoire par Consigne de Navigabilité. Cette CN référencée 2002-298 (A) a été diffusée le 12 juin 2002 et est entrée en vigueur le 22 juin 2002.

#### **Degré d'avancement ( 04 Décembre 2007)**



100%

#### **Recommandation 02**

BEA (extrait)

L'avion dispose d'un manuel d'entretien sommaire, essentiellement descriptif, et ne contient que très peu de méthodes pouvant être reprises en atelier. En conséquence le BEA recommande que :

Que tout aéronef produit soit dorénavant livré avec un manuel d'entretien détaillé permettant aux personnes chargées de la maintenance de disposer d'un document de référence.

#### **Réponse de la DGAC**

En ce qui concerne les avions légers certifiés, les nouveaux règlements de certification exigent que les

instructions fournies par le constructeur pour le suivi de navigabilité soient particulièrement détaillées. Ces exigences sont apparues lors de l'amendement 26 de la FAR 23 (en date du 14 octobre 1980), et dès la première édition du JAR 23. Elles sont définies dans l'appendice G de ces deux codes techniques. Il est à noter que pour tout appareil français actuellement produit, un manuel d'entretien existe, même si le niveau de détail est plus important pour les appareils conçus ces dernières années.

La DGAC n'envisage donc pas d'action complémentaire concernant cette recommandation

#### Degré d'avancement ( 04 Décembre 2007)



### Recommandation 03

BEA (extrait)

L'erreur de remontage n'a pu être décelée lors du contrôle de débatement des gouvernes ni lors des vols d'essais. Un contrôle effectué par une tierce personne, après le remontage de la gouverne de profondeur, aurait peut-être permis de détecter le montage défectueux. En conséquence le BEA recommande que : que la DGAC étudie la mise en place de fiches de contrôle qui seraient remplies, à l'issue d'interventions sur les parties vitales de l'avion (commande, bâti moteur, etc), par des personnes n'ayant pas participé à ces interventions.

#### Réponse de la DGAC

Le règlement communautaire 2042/2003, publié en novembre 2003, stipule dans la sous partie D de son annexe I relative aux normes d'entretien que :

(§ 402 a)

a) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien du paragraphe M.A.401. En outre, une visite particulière doit être effectuée après toute tâche critique pour la sécurité des vols, à moins d'indication contraire dans la Partie-145 ou d'accord avec l'autorité compétente.

La DGAC considère que ces dispositions répondent à la recommandation et n'envisage donc pas d'action complémentaire sur ce point.

#### Degré d'avancement ( 04 Décembre 2007)

