

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 9 août 2007 au large de l'île de Moorea (Polynésie française) à l'avion DHC6-300 immatriculé F-OIQI exploité par Air Moorea (rapport d'étape)

L'avion décolle de l'aérodrome de Moorea pour un court vol à destination de Tahiti Faa'a. Il s'élève normalement jusqu'à une altitude estimée entre trois et quatre cents pieds puis le pilote rentre les volets et ajuste les paramètres moteurs. Il perd alors le contrôle en tangage de l'avion après la rupture du câble de la commande à cabrer de la profondeur. L'avion se met à piquer brusquement et percute la surface de l'eau à environ sept cents mètres du rivage.

Recommandation du 9 octobre 2007

Rapport d'enquête du BEA (rapport d'étape)

Réception par la DGAC : 11 Octobre 2007

Recommandation 01

Recommandation BEA du 9 octobre 2007 et rapport d'étape (extrait)

Il a également été constaté que ces zones d'usure étaient difficiles à identifier sans un examen approfondi. Ainsi, elles ne sont pas apparues au cours de l'examen visuel initial. Par ailleurs, les câbles avaient été inspectés au moins deux fois depuis le 17 novembre 2006, au cours de visites de maintenance programmée. En conséquence, le BEA recommande à Transports Canada et à l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne : • de demander aux exploitants de contrôler au plus vite les câbles en acier inoxydable équipant la commande de profondeur des DHC-6 Twin Otter, en insistant sur les zones de frottement au contact des guide-câbles ; • de déterminer l'opportunité d'une extension de ces contrôles aux câbles en acier-carbone également susceptibles d'équiper cette commande de profondeur.

Réponse de la DGAC

Cette recommandation est adressée à Transports Canada et à l'AESA.

En ce qui concerne le premier point, la DCS a fait procéder à un contrôle des câbles de profondeur des DHC6 immatriculés en France. Entre les mois d'octobre et novembre 2007 il a ainsi pu être établi que tous ces avions sont équipés de câbles de profondeur en acier carbone.

Cette vérification clot l'action immédiate de la DGAC au sujet de cette recommandation.

Dans une seconde étape, en fonction des études actuellement conduites par le constructeur, Transports Canada et l'AESA pourront décider d'émettre une consigne de navigabilité.

Degré d'avancement (25 Août 2008)

