

 Direction générale de l'Aviation civile France	<b>CONSIGNE OPÉRATIONNELLE</b>  <b>N° F-2004-002</b>	Date d'émission :	Page :  1/1
		13 août 2004	
		Délai d'application :	
		6 mois après la date d'émission	
Destinataires :		Objet : Mise en garde des utilisateurs de Pilatus PC6 B2-H2 contre les risques de blocage aérodynamique du stabilisateur de profondeur	
Tous les utilisateurs de Pilatus PC6 B2-H2			

#### 1. Objet.

Prise en compte des recommandations émises par le BEA suite à l'accident du Pilatus PC6 B2-H2 le 1<sup>er</sup> novembre 1997 à Chambry (02).

#### 2. Description de l'accident.

Peu près avoir décollé de l'aérodrome de Lyon-Chambry pour effectuer un largage de parachutistes à 3000 mètres, le Pilatus PC6 H2-B2 qui volait en palier à environ 1000 pieds a viré à droite en présentant une assiette de plus en plus à piquer et a percuté le sol pratiquement à la verticale. La rentrée partielle des volets après le décollage a provoqué un couple piqueur que le pilote a contré au manche et en agissant sur la manivelle du stabilisateur, ce qui s'est traduit par un calage « à piquer » plus important et qui a provoqué un accroissement des efforts au manche qui s'est répercuté sur la commande du stabilisateur. Le pilote, qui a essayé plusieurs sens de manœuvre du stabilisateur pour réduire les efforts sur le manche sans y parvenir, a entamé un virage à gauche, sans doute pour revenir se poser, et a fini de rentrer les volets, ce qui a aggravé le couple piqueur de l'avion. Le phénomène de blocage aérodynamique des commandes a fait que, lorsque le parachutiste assis à la droite du pilote a agi sur le stabilisateur pour lui venir en aide, le stabilisateur qui ne pouvait plus être déplacé que dans le sens « à piquer » s'est retrouvé bloqué en butée dans cette position. Le pilote, qui ne parvenait plus à maintenir l'avion en tangage tant la force à exercer sur le manche était devenue extrême, a perdu le contrôle de l'appareil dont l'assiette et la vitesse ont augmenté et qui a fini par s'écraser au sol.

#### 3. Recommandations du BEA.

Que le constructeur complète le manuel de vol du PC6 B2-H2 afin de mettre en garde les utilisateurs sur les risques de blocage aérodynamique du stabilisateur de profondeur et indique les procédures à mettre en œuvre pour récupérer la fonctionnalité de la commande.

Que les manuels d'activité particulière prévoyant l'utilisation du PC6 B2-H2 intègrent un programme de formation en vol spécifique sur ce type d'appareil mettant en évidence les risques liés à certaines manipulations du stabilisateur de profondeur.

#### 4. Consigne opérationnelle.

Les opérateurs aériens de Pilatus PC6 B2-H2 sont invités à sensibiliser leurs équipages de conduite aux risques liés à certaines manipulations du stabilisateur de profondeur sur ce type d'aéronef.

Les exploitants aériens de Pilatus PC6 B2-H2 sont invités à mettre en place un programme de formation des pilotes spécifique à ce type d'appareil afin de les mettre en garde contre les risques liés à certaines manipulations du stabilisateur de profondeur et à réviser en conséquence les manuels d'activités particulières prévoyant l'utilisation de ce type d'aéronef.

L'Ingénieur Général des Ponts et Chaussées  
 Chef de la division Exploitation

  
 Claude LABBE

