

ADDENDUM

au rapport d'enquête de sécurité I-2016-15-A

AVERTISSEMENT

L'unique objectif de l'enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents sans détermination des fautes ou des responsabilités. L'établissement des causes n'implique pas la détermination d'une responsabilité administrative civile ou pénale. Dès lors toute utilisation totale ou partielle du présent rapport à d'autres fins que son but de sécurité est contraire à l'esprit des lois et des règlements et relève de la responsabilité de son utilisateur.

OBJET DE L'ADDENDUM

En page 48 du rapport, il est écrit :

« Pour les scénarios traitant de la défaillance du système SAS ou des commandes de vol, en l'absence de la documentation spécifique à cette modification de 1985 protégée selon le règlement ITAR, l'analyse du BEA-É s'est appuyée sur l'examen visuel de l'avion jumeau de la compagnie CAE Aviation. Une demande de consultation de la documentation relative à cette modification est toujours en cours et l'analyse du BEA-É pourrait être éventuellement complétée à l'issue de la consultation de cette dernière ».

Le BEA-É a été autorisé à consulter les plans du dossier de modification (« Drawings 27-13592 Rev B ») en juillet 2019 aux États-Unis, état du Missouri.

Il apparaît que cette modification développée par le concepteur de l'avion *Fairchild Swearingen Corp.* dans les années 80 est différente de celle applicable aux SA226 similaires aux SA227. Celle relative aux SA226 est connue de l'actuel détenteur du certificat de type (« TC Holder ») des SA226/227 (*M7 Aerospace*) qui l'intègre partiellement dans son manuel de maintenance SA226. *M7 Aerospace* ne gère pas la modification applicable aux SA227 AT qui n'est pas intégrée dans le manuel de maintenance.

Aucune tâche de maintenance périodique pour cette modification n'a été identifiée.

En l'absence de maintenance prévue ou d'échanges systématiques des composants supplémentaires (poulies, cornières, fixations, ...) de cette modification, la fiabilité des commandes de vol modifiées, qui concerne aussi le système SAS (Système anti-décrochage - « *Stall Avoidance System* ») de l'avion, peut être compromise.

En conséquence, la consultation des documents valide le rapport diffusé et permet d'étendre la recommandation R2 à tous les propriétaires d'avion Merlin IVC de type SA227 AT modifiés au niveau des commandes de vol pour l'installation de caméras.

En conséquence, le BEA-É recommande :

à tous les propriétaires d'avion Merlin IVC modifié au niveau des commandes de vol pour l'installation de caméras rétractables de développer et de réaliser une maintenance adaptée aux éléments spécifiques de cette modification.

R6 – [I-2016-15-A]