



1 route de Troyes – 21121 DAROIS

S.A.S. au capital de 50 000 €  
RCS DIJON B 015 350 522 – SIRET 016 350 522 000 13 – TVA FR 36 016 350 522

DGAC/DCS  
50 rue Henri Farman  
75720 PARIS CEDEX 15

N/Réf : 06.02.007.GP  
Date : 02/02/06  
Objet : CN F2005-156 CAP 232-231-231EX

À l'attention de Monsieur Philippe AURADE

Cher Monsieur,

Nous faisons suite à la réunion de présentation officielle des résultats de l'enquête du BEAD du 26 Janvier dernier à Bretigny.

Je vous confirme que nous n'avons pas été convaincus par la démonstration et ses éléments justificatifs tels qu'ils ont été présentés.

Vous voudrez bien trouver à ce sujet, en copie jointe, les questions que nous adressons aujourd'hui au BEAD-air.

Sans réponse probante à ces questions et compte tenu du bon résultat des inspections, nous restons sur l'analyse dont nous vous avons déjà fait part, à savoir :

- rupture de la structure à la suite d'un endommagement antérieur à l'accident et sans rapport avec le respect du domaine de vol (probablement le pylône subi par l'avion le 26/03/2003 ou les transports en position démonté),
- rupture primaire du cadre 2 suite à un endommagement « progressif » causé par un événement hors domaine de vol,
- le cadre 1 n'est pas non plus en cause.

Compte tenu du caractère unique de cet accident, nous proposons l'annulation de la CN F2005-156, l'émission d'une CN Inspection et d'un BS recommandé fondé sur le projet de modification (renfort de précaution du cadre 2) que nous vous avons adressé.

Comme convenu le 26 Janvier, nous vous proposons une réunion d'analyse et de décision pour le 20 Février, veille de la date déjà retenue pour la réunion « événements de nav » à Darois ou toute autre date antérieure, à l'exception du 13 au 17 Février, sauf impossible.

Dans l'attente de votre réponse, je vous prie d'agréer, cher Monsieur, mes meilleurs sentiments.

Guy PELLISSIER  
Président

P.J. : Copie courrier au BEAD-air



BEAD-air

A l'attention du Général Pierre PUGET

Base Aérienne 217

91228 BRETIGNY SUR ORGE CEDEX

Ref : 06.02.006.GP

Date : 02/02/2006

Objet : enquête technique 2005-016-A sur le Cap 232 n°22

**Lettre Recommandée avec AR**

Mon Général,

Suite à la réunion de présentation officielle le 26 janvier à votre siège de Brétigny des résultats de l'enquête en objet, je vous prie de trouver ci dessous les éléments d'information qui font défaut, à notre sens, pour souscrire en l'état aux résultats et aux recommandations présentées par le Responsable de l'Enquête technique et pouvoir proposer des solutions justifiées aux Autorités compétentes :

1. *Hypothèse BEA D d'un écartement (répétitif ?) des branches supérieures du bâti moteur d'environ 5mm qui aurait entraîné la rupture du cadre 1.*

**Question n°1 :** un tel écartement aurait provoqué une ovalisation correspondante de la cloison pare feu en inox par les vis d'attache (8,1mm diamètre de perçage de la cloison pare feu pour des vis d'attache du bâti de diamètre 8mm).

Pouvez-vous nous confirmer que :

- L'ETAL (Equipe Technique Avion Léger de l'EVAA) n'a pas constaté sur la cloison pare feu d'ovalisation dans son compte-rendu de travaux à l'issue de la réparation faite suite au pylône subi le 26/3/2003.

- Cap Industries n'a pas constaté non plus d'ovalisation dans son compte-rendu de travaux à l'issue de l'EMJ (équivalent de la grande visite) faite le 29/11/04.

Si c'est bien le cas, estimez-vous possible que deux ateliers aussi qualifiés aient pu, successivement et sur le même avion, faire une erreur/omission de cette nature sachant que, le bâti devant être déposé dans les deux cas, les attaches du bâti et leur passage dans la cloison étaient entièrement visibles, matages éventuels compris ?

**Question n°2 :** pourriez-vous nous préciser sur quelles bases et moyens il vous a été possible d'établir que les branches supérieures du bâti moteur du Cap 232 étaient capables de s'écarter jusqu'à 5mm sous facteur de charge?. Pour votre information, aucune ovalisation de ce type n'a été portée à notre connaissance à ce jour.

**2. Hypothèse BEA D de la rupture secondaire du cadre 2 : la rupture du montant droit du cadre 2 aurait précédé la rupture du montant gauche. Elle aurait eu lieu par arrachement latéral et serait causée par la rupture préalable et l'ouverture du cadre 1 supérieur droit.**

**Question n°3 :** pourriez-vous préciser sur quelles bases et moyens il vous a été possible d'établir qu'un écartement de 5mm à ce niveau était susceptible de provoquer un arrachement latéral de la partie inférieure du montant droit du cadre 2 tel qu'on peut l'observer.

**Question n°4 :** nous avons demandé au Responsable de l'Enquête technique dès notre visite en septembre à St Yan de faire réaliser sans délai par le CSTB ou un organisme agréé équivalent un examen des montants supérieurs du cadre 2 pour établir le mode de rupture et la nature des traces concentriques brunâtres apparaissant sur le montant droit. Cette demande a été renouvelée par téléphone début Décembre.

Nous avons appris le 26 janvier que cette demande ne présenterait plus d'intérêt pour le BEA D.

Pourriez-vous nous confirmer les raisons qui vous amènent à reporter ou refuser cette analyse et, le cas échéant, nous confier ou confier à la DGAC le cadre 2 de façon à pouvoir faire procéder pour notre compte à cette analyse ? Nous avons constaté le 26 janvier une diminution des différences de coloration qui existaient bien en septembre sur le montant droit : à quoi attribuez-vous cette modification ?

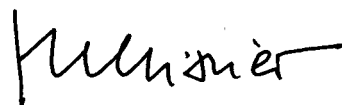
Nous regrettons qu'Apex Aircraft ait été tenu à l'écart de l'enquête : les questions ci-dessus auraient pu trouver réponse dès les premiers jours de l'enquête.

Enfin, pouvez-vous nous indiquer à quelle date nous pourrions avoir accès à l'épave et au Cap n° 18 pour compléter l'information de notre équipe technique.

Nous nous permettons de porter à votre attention que l'ensemble des résultats de votre enquête fait l'objet d'une diffusion officielle particulièrement bien informée dans tous les publics concernés.

Nous adressons copie de la présente à la DGAC/DCS/NO et la publions sur notre site Internet pour l'information de nos clients.

Dans l'attente de votre réponse et restant à votre entière disposition,



**Guy Pellissier**  
President