

## Communiqué Apex Aircraft de la réunion du 21/02/2006 avec la DGAC

### Situation du BEA D (invité, absent de la réunion)

Le BEA D n'a pas à ce jour répondu aux questions posées par Apex dans son courrier du 02 Février.

Le BEA D s'est engagé à faire procéder dans ses meilleurs délais à une expertise du montant droit du cadre 2 afin de déterminer les modalités de rupture et la présence de criques antérieures à l'accident.

Le rapport final n'est plus attendu avant plusieurs mois.

### Position d'Apex Aircraft

Sur la base de la présentation du 26 janvier du BEA D et du résultat de ses propres analyses et inspections, Apex a la conviction que cet accident est un cas isolé, dû à un endommagement antérieur (pylône, dommage transport,...) du cadre 2 à la base du montant droit. Le BEA D a confirmé le 26 janvier que, s'agissant d'un type d'avion utilisé intensivement en haute compétition depuis plus de dix ans, la conception n'était pas en cause : « l'accident résulte d'une fragilisation de la structure antérieure à l'événement. »

Le cadre 1 n'est pas concerné.

L'enquête ne permet donc pas de justifier l'arrêt de vol des Cap 232.

Dans ces conditions, Apex a demandé à la DGAC de remettre les Cap232 en vol sous condition d'une inspection cellule complète avec enlèvement des chanlattes du cadre 2.

Apex a conçu une modification (déjà publiée sur ce site) qui améliore l'inspectabilité du cadre 2 et double sa résistance. Cette modification serait proposée sous la forme d'un BS recommandé.

### Position de la DGAC/DCS/NO

Elle a pris note des points mis en cause par le BEA D (la copie de la présentation power point faite le 26 janvier par le BEA D ne lui a pas été fournie pour l'instant) : cadre 1 et programme d'entretien (inspection cellule).

Elle a également pris note des questions d'Apex au BEA D actuellement sans réponse.

Elle estime que, faute de réponse à ces questions et sauf à attendre le rapport définitif, elle ne peut remettre les avions en vol sans avoir démontré que les scénarii de rupture émis par le BEA D ou Apex Aircraft ont été éliminés.

La DGAC estime qu'il n'est pas suffisamment certain que l'inspection préconisée par Apex comme préalable à la remise en vol permettra de détecter la présence de criques sur le cadre 2 mais qu'un renforcement suffisamment dimensionné permettrait de tenir compte de ce risque.

### Décision d'Apex Aircraft

En conséquence de tout ce qui précède, Apex Aircraft a proposé à la DGAC qui en a accepté le principe:

- un renforcement du cadre 1
- un programme d'essai statique du renforcement du cadre 2

### Conclusions d'Apex Aircraft

Après cinq mois d'enquête, la décision de la DGAC repousse de plusieurs mois, donc d'une saison complète, la remise en vol des 232, à notre sens sans justification. Apex Aircraft fera bien entendu ses meilleurs efforts pour répondre aux exigences de la DGAC dans les meilleurs délais avec le concours de tous les talents de bonne volonté qui souhaiteront participer.

Darois, le 23/02/2006