

[Accueil](#)>[Les enquêtes](#)>[Evénements notifiés](#)

Numéro de dossier BEA 36-y070610 Accident, AD privé Levroux (36), le 10 juin 2007, AUTRE (ULM SKYARROW 500 TF), 36-LY

Atterrissage dur, affaissement du train principal droit pendant le roulement à l'atterrissage

Progression de l'enquête Clôturée 

Résumé

Vol local P-F ULM privée Levroux.

Le pilote se présente en finale pour la piste 04 non revêtue à environ 60 kt avec un cran de volets sortis. Il arrondit au seuil de piste puis, pendant le roulement à l'atterrissage, quelques mètres après le toucher de la roue avant, le train d'atterrissage principal droit s'affaisse subitement vers l'extérieur. L'ULM dévie vers la droite. Le pilote maintient les ailes horizontales le plus longtemps possible. L'ULM s'immobilise sur la piste après deux cent mètres.

La rupture se situe entre la traverse de support de la jambe du train principal droit et l'attache du hauban sur le fuselage, toutes deux en matériau composite. Une fissure s'est propagée par le plancher à partir du flanc droit jusqu'au flanc gauche de l'ULM.

Le passager, qui possède une expérience aéronautique, et le pilote indiquent que l'approche et la finale étaient correctes mais que l'atterrissage a été un peu dur. Le pilote indique qu'en finale, le nez de l'avion était aligné avec l'axe de piste et qu'il n'a pas eu à contrer l'effet du vent au

palonnier (070°/4kt).

Aucun obstacle, motte de terre ou trou n'ont été constatés sur la piste immédiatement après l'accident. La piste avait été tondue deux jours avant.

La dernière visite générale d'entretien avait été effectuée 28 heures de vol auparavant par un mécanicien membre du club, et pendant celle-ci, un démontage et une inspection visuelle des attaches et fixations de trains et de haubans avaient été faites. Aucune anomalie n'avait été constatée. Le mécanicien ajoute cependant que certains pilotes négligent de signaler les atterrissages durs sur le carnet de suivi de l'ULM. Le pilote et le chef-pilote rapportent que l'ULM aurait eu un incident non déclaré la veille. Il y aurait eu un atterrissage trois-points très dur effectué à la limite de la masse maximale au décollage.

Il est probable que la rupture de la traverse de support de la jambe de train soit consécutive à une fragilisation de la structure à la suite d'un ou plusieurs atterrissages durs.



Leaflet [\[http://leafletjs.com\]](http://leafletjs.com) | Powered by Esri [\https://w...

Atterrissage dur, affaissement du train principal droit pendant le roulement à l'atterrissage

INFORMATIONS SUR L'ENQUETE

Date locale	le 10 juin 2007
Organisation en charge	France - BEA
Portée de l'enquête	Enquête Annexe 13
Etat d'occurrence	France
Lieu de l'occurrence	AD privé Levroux (36)
Niveau des blessures	Aucun
Niveau des dommages	Important
Classe d'occurrence	Accident
Catégorie d'occurrence	ARC: Contact anormal avec la piste

INFORMATIONS SUR LE VOL

INFORMATIONS SUR LE VOL	Aéronef à voilure fixe - ULM
Opérateur	Inconnu (Club des Ailes Motorisées)
Constructeur / modèle	AUTRE (ULM SKYARROW 500 TF)
Immatriculation	36-LY
Etat d'immatriculation	France
Dernier point de départ	Autre
Destination prévue	Autre
Phase de vol	Atterrissage
Numéro de série	046
Type Opérateur AG	Aéroclub/école
Type d'exploitation	Exploitations non commerciales - Loisir

Le BEA est l'autorité française d'enquêtes de sécurité de l'aviation civile. Ses enquêtes ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement la détermination des fautes ou responsabilités.