

ACCIDENT

22 juillet 2005 - avion immatriculé F-BVCE

Événement :	rupture du train avant lors du roulage après l'atterrissage.
Cause identifiée :	non-détection d'une fissure.

Conséquences et dommages : train avant et hélice endommagés.

Aéronef : avion Robin DR 400-140.

Date et heure : vendredi 22 juillet 2005 à 15 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : AD Soulac-sur-Mer (33), piste 32 revêtue, 770 m x 18 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 64 ans, PPL(A) de 1982, FI de 1998, 3 500 heures de vol dont 3 075 sur type et 115 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 320° / 12 à 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 4 000 pieds, température 25 °C, QNH 1016 hPa.

CIRCONSTANCES

En fin de roulement à l'atterrissage, le pilote amorce un demi-tour à faible vitesse pour rejoindre l'aire de stationnement. Le train avant s'affaisse. L'hélice heurte la piste, l'avion s'immobilise.

L'examen métallurgique de la platine de fixation du train avant a mis en évidence une fissure en fatigue, amorcée sur la face arrière de la ferrure supérieure (voir schéma ci-après).

Le 18 juillet 2005, l'examen visuel du train avant lors de la révision programmée des « cent heures » n'avait pas permis de déceler d'anomalie.

Le 5 mars 1992, le constructeur avait diffusé le Bulletin Service N° 101 (Revision 3) pour améliorer la surveillance de la ferrure inférieure du train avant.

Le 18 mars 1992, la DGAC avait repris cette recommandation dans une consigne de navigabilité (référence n° 83-206 Revision 3).

A la suite d'un événement similaire à celui du F-BVCE, l'organisme permanent d'enquêtes anglais, l'Air Accident Investigation Branch, a recommandé au début

de l'année 2005 que le constructeur étende le Bulletin Service n° 101 à la ferrure supérieure du train avant et que la DGAC inclue cette extension dans la consigne de navigabilité n° 83-206.

Cet avion est utilisé pour l'instruction.

