



TRANSPORTS ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 4 avril 2011 sur l'aérodrome Le Touquet Paris-Plage (62) au Robin DR400-120 F-GABB

L'élève réalise un vol d'instruction en double commande entre les aérodromes de Dunkerque (59) et Le Touquet. A l'arrivée, il s'intègre en vent arrière pour atterrir en piste 32. L'arrondi et le toucher du train principal se déroulent sans problème. Lors du touché de la roue avant, l'avion vibre fortement. L'instructeur met le manche en avant et freine. Le train avant se rompt et l'avion s'immobilise sur la piste.

Rapport technique du BEA

Réception par la DGAC : 25 Juin 2012

Recommandation 01

BEA (extrait)

L'accident est dû à des défauts de soudage sur le train, que l'application des contrôles imposés par la consigne de navigabilité EU-2010-0231 ne permettait pas de détecter. Ces défauts ont conduit à la fissuration en fatigue du cordon assurant la liaison entre la platine inférieure et le fût, depuis sa racine vers l'extérieur, la rendant ainsi non détectable par un contrôle de surface. En conséquence, le BEA recommande :

- que l'AESA mette en place, en collaboration avec la DGAC, une solution technique afin de prévenir l'apparition de nouvelles ruptures de ce type, et de modifier la consigne de navigabilité EU-2010-0 231 en conséquence. [Recommandation FRAN-2012-031]

Réponse de la DGAC

Toutes les ruptures de platines de train avant ont eu lieu sur les trains fabriqués avant 1978, et pour la grande majorité (9 sur 11) avant 1973, des DR253/DR300 et DR400, avions utilisés en formation des pilotes. Plus de 2350 DR400/DR300 ont été mis en service, dont environ 1060 avant 1978. Les 11 accidents recensés ne représentent que 1% des avions mis en service avant 1978.

Pour les événements se produisant à l'atterrissage, lors du posé de la roue avant ou lors du roulage, la rupture de la jambe de train avant n'a pas de conséquence grave sur la sécurité des vols.

A ce jour, CEAPR considère qu'aucune autre action en plus de la consigne de navigabilité EU-2010-0231 n'est à prendre dans l'immédiat. Le constructeur envisage de publier une limitation du potentiel de ces pièces.

Le suivi de cette recommandation par la DGAC est clos.

Degré d'avancement (12 Décembre 2012)

