

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-GCHF

<b>Événement :</b>	effacement du train avant non verrouillé à l'atterrissage.
<b>Causes identifiées :</b>	non application d'une recommandation du constructeur.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aéronef légèrement endommagé.
<b>Aéronef :</b>	avion Reims Aviation 182 RG "Skylane", numéro de série : 0044, année de construction : 1979, acquis neuf par le club en 1980, totalisant 8 533 heures de vol.
<b>Date et heure :</b>	dimanche 22 juin à 18 h 45.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	AD Avignon Caumont (84).
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personne à bord :</b>	pilote + 2.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 53 ans, PPL de 1997, 547 h de vol, toutes sur type dont 9 h 35 dans les trois mois précédents et 5 h dans les trente jours précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	vent calme, CAVOK.

### Circonstances

Dans le circuit d'aérodrome d'Avignon, en provenance de Nantes, le pilote annonce au contrôleur qu'il a des ennuis de train d'atterrissage, l'alarme sonore de non verrouillage de train s'étant déclenchée à la sortie des volets en position atterrissage. Il effectue un passage à basse hauteur devant la tour de contrôle. Le contrôleur l'informe que le train semble sorti.

Le pilote décide d'atterrir sur la piste revêtue en maintenant l'avion cabré au maximum le plus longtemps possible. Après le contact avec le sol, le train avant s'efface. L'aéronef glisse sur la piste sur une centaine de mètres avant de s'immobiliser.

L'examen du train avant a mis en évidence une rupture en fatigue d'un des ergots de verrouillage (*voir croquis page suivante*). L'ergot, libre en jeu latéral, a empêché l'accomplissement total de la séquence de sortie du train en bloquant le piston avant la fin de sa course. Le deuxième ergot présente des amorces de ruptures.

Des cas de ruptures de ces ergots avaient conduit le constructeur à éditer un Service Bulletin en 1995 (SEB 95-20) recommandant d'effectuer une inspection initiale après deux cents heures d'utilisation. Il recommandait de procéder ensuite à une nouvelle inspection toutes les deux cents heures.

(suite page suivante)

Un kit de remplacement des ergots était proposé. Les inspections n'étaient plus nécessaires après sa pose (guide d'installation SK210-155).

Le club, chargé de l'entretien de l'avion, n'a pas retrouvé ce Service Bulletin dans ses archives, ni le guide d'installation du kit. Le montage des ergots n'avait pas été modifié.

