

⁽¹⁾S-N : Numéro de Série.

⁽²⁾Les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale (UTC -10 h).

Accident du Tecnam P2008 JC, S-N⁽¹⁾ 1020
immatriculé **F-ORVY**
survenu le 26 mars 2017
à Tahiti Faa'a (987, Polynésie Française)

Heure	Vers 17 h 45 ⁽²⁾
Exploitant	Centre Polynésien de Perfectionnement au Pilotage
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

Rupture du train avant lors du roulement après atterrissage

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, réalise un vol entre les aérodromes de Moorea Temae (987) et de Tahiti Faa'a. Pendant l'atterrissage en piste 04 revêtue, lors du contact de la roue avant avec le sol, le pilote ressent de fortes vibrations. Il tire sur le manche afin de décoller la roue avant du sol. Tandis que la vitesse de roulement diminue et que la roue revient en contact avec le sol, le pilote sent à nouveau des vibrations. Le train avant se rompt, l'avion bascule sur le nez et s'immobilise sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 53 ans, est titulaire d'une licence de pilote de ligne et est qualifié instructeur. Lors de l'accident, il totalisait 20 151 heures de vol dont 1 h 20 sur type.

2.2 Renseignements sur la maintenance

À la suite de l'accident, la rupture du train d'atterrissage a été examinée par l'atelier assurant la maintenance de l'avion. Le train d'atterrissage est rompu au niveau de l'une de ses soudures.

Après l'accident du P2008 JC immatriculé HB-KMJ⁽³⁾ survenu le 27 septembre 2015 sur l'aérodrome de Bâle-Mulhouse (68), Tecnam a publié le bulletin de service SB 215 – CS⁽⁴⁾ qui préconise une inspection visuelle à réaliser dans les cinq heures et à renouveler toutes les 25 heures de vol. Ce bulletin de service s'applique aux P2008 jusqu'au S-N 1055, au-delà duquel un nouveau modèle de train avant, plus robuste, a été introduit par Tecnam en production. Ce nouveau train avant peut être monté en remplacement sur des avions plus anciens.

⁽³⁾https://www.bea.aero/uploads/tx_elydrapports/BEA2015-0589.pdf

⁽⁴⁾<http://reservedarea.tecnam.com/Utility/Download.aspx?file=00200987-d2bb-408f-9360-b9568ac31c2a>

⁽⁵⁾P2008 JC, S-N 1021, immatriculé F-ORVZ. Les deux P2008 JC du club ont des numéros de série consécutifs et avaient accumulé environ 1 600 heures de vol chacun.

Depuis la publication de ce bulletin de service, son application a été systématique sur les deux P2008 JC du club.

Le F-ORVY avait accumulé 21 heures de vol depuis la dernière inspection visuelle des soudures du train avant. L'avion était récemment sorti de la visite des 100 heures.

Par mesure de précaution à la suite de l'accident, le club a immédiatement décidé d'arrêter de vol le second P2008 JC⁽⁵⁾ de sa flotte et de réaliser une inspection détaillée de son train d'atterrissage avant. L'inspection visuelle de la soudure telle que demandée par le bulletin de service n'a rien révélé. Le club a décidé d'aller au-delà du bulletin de service et a décapé la peinture qui recouvrait la soudure. Une crique a été détectée.

Cinq cas de ruptures du train avant de P2008, survenues en France, ont été rapportés au BEA depuis 2015.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident a été provoqué par la rupture d'une soudure du train d'atterrissage avant.

Le bulletin de service SB 215 – CS préconise une inspection visuelle des soudures du train d'atterrissage avant, sans décapage de la peinture. Son application n'a pas permis de détecter la présence probable d'une crique au niveau de cette soudure.