

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé D-EGUT

Événement :	effacement du train avant non verrouillé à l'atterrissage.
Cause identifiée :	non application d'une recommandation du constructeur.

Conséquences et dommages : aéronef légèrement endommagé.

Aéronef : avion Cessna 182 RG, N° de série : 668, année de construction : 1977, totalisant 3 637 heures de vol et 26 heures depuis la dernière grande visite.

Date et heure : vendredi 28 mai 2004 à 16 h 15.

Exploitant : société.

Lieu : AD Marseille (13).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 35 ans, PPL délivré par l'Allemagne en 1997, 330 heures de vol, toutes sur type, dont 5 h 35 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 320° / 20 kt, CAVOK, QNH 1017 hPa.

Circonstances

En provenance de l'aérodrome de Dijon-Longvic (21), le pilote se présente en vent arrière pour la piste 32 gauche sur l'aérodrome de Marseille-Provence. Il explique que lors de la sortie du train d'atterrissage, le témoin lumineux vert du train avant clignote. Ne sachant si le train est bien sorti, il décide de le rentrer puis de le sortir une seconde fois. Comme le témoin clignote encore, il rentre à nouveau le train. Ayant un doute sur le bon fonctionnement du témoin lumineux, le pilote tire le coupe-circuit et de ce fait prive d'alimentation électrique l'ensemble lumineux de contrôle de position du train d'atterrissage. Il sort le train manuellement et constate visuellement que le train principal est sorti. Il ne peut pas voir le train avant. A l'atterrissage, il maintient l'avion en position cabrée le plus longtemps possible. Après le contact avec le sol, le train avant s'efface. L'avion 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 des deux ergots de verrouillage (*voir croquis page suivante*). Les ergots, libres en jeu latéral, ont empêché l'accomplissement total de la séquence de sortie de train en bloquant le piston avant la fin de sa course.

Des cas de ruptures de ces ergots avaient conduit le constructeur Cessna à éditer un Service Bulletin en 1995 (SEB 95-20). Il recommandait d'effectuer une inspection toutes les deux cents heures d'utilisation. Un kit de remplacement des ergots était proposé précisant qu'une fois ce kit posé les inspections n'étaient plus nécessaires (guide d'installation SK 210-155).

