



**MINISTÈRE  
CHARGÉ  
DES TRANSPORTS**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



*Direction générale de l'aviation civile  
Direction de la sécurité de l'aviation civile  
Direction technique Navigabilité et Opérations*

*Edité par : OSAC pour la Direction de la sécurité de l'Aviation civile*

## **MS733 - BIELLETTE DE COMMANDE DE VOLETS**

**BULLETIN D'INFORMATION DSAC 2025-07, Edition 1, version 1**

### **SOMMAIRE :**

<b>1. OBJET</b> .....	<b>2</b>
<b>2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS</b> .....	<b>2</b>
2.1. Abréviations .....	2
2.2. Définitions .....	2
<b>3. DOMAINE D'APPLICATION</b> .....	<b>2</b>
3.1. Aéronefs concernés .....	2
<b>4. RÉFÉRENCES</b> .....	<b>2</b>
4.1. Principaux règlements concernés .....	2
4.2. Document DGAC .....	2
<b>5. CONTEXTE</b> .....	<b>3</b>
<b>6. IDENTIFICATION DE LA PIÈCE CONCERNÉE</b> .....	<b>3</b>
<b>7. INSPECTIONS PÉRIODIQUES</b> .....	<b>4</b>

# 1. OBJET

Le présent Bulletin d'Information (BI) informe les propriétaires et les personnes impliquées dans le maintien de navigabilité des avions de type MS733 d'un cas de fissuration progressive en fatigue d'une biellette de commande des volets, et recommande une inspection périodique.

Ce Bulletin d'information fait l'objet des révisions suivantes :

Edition et version	Date	Modifications
Ed1 v1	28 juillet 2025	Création

## 2. ABRÉVIATIONS ET DÉFINITIONS

### 2.1. Abréviations

- BEA :** Bureau enquête et analyse
- CDNR :** Certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type
- CNRAC :** Certificat de navigabilité restreint d'aéronef de Collection
- DSAC :** Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile

### 2.2. Définitions

Sans objet

## 3. DOMAINE D'APPLICATION

### 3.1. Aéronefs concernés

Le présent BI s'applique aux avions de type Morane-Saulnier MS733, disposant d'un CNRAC, d'un CDNR ou de tout autre document de navigabilité.

## 4. RÉFÉRENCES

### 4.1. Principaux règlements concernés

- [Arrêté du 28 février 2006 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection \(CNRAC\)](#)
- [Arrêté du 12 septembre 2003 relatif au certificat de navigabilité restreint d'aéronef sans responsable de navigabilité de type \(CDNR\)](#)

### 4.2. Document DGAC

Sans objet

## 5. CONTEXTE

Dans le cadre d'une enquête en cours faisant suite à l'accident d'un MS733, le BEA a identifié une biellette de commande de volet rompue. Le faciès de rupture montre qu'une partie importante de la pièce était, préalablement à l'accident, endommagée selon un processus de fissuration en fatigue dans un fond de filet. De la corrosion a également été observée sur le faciès de rupture.

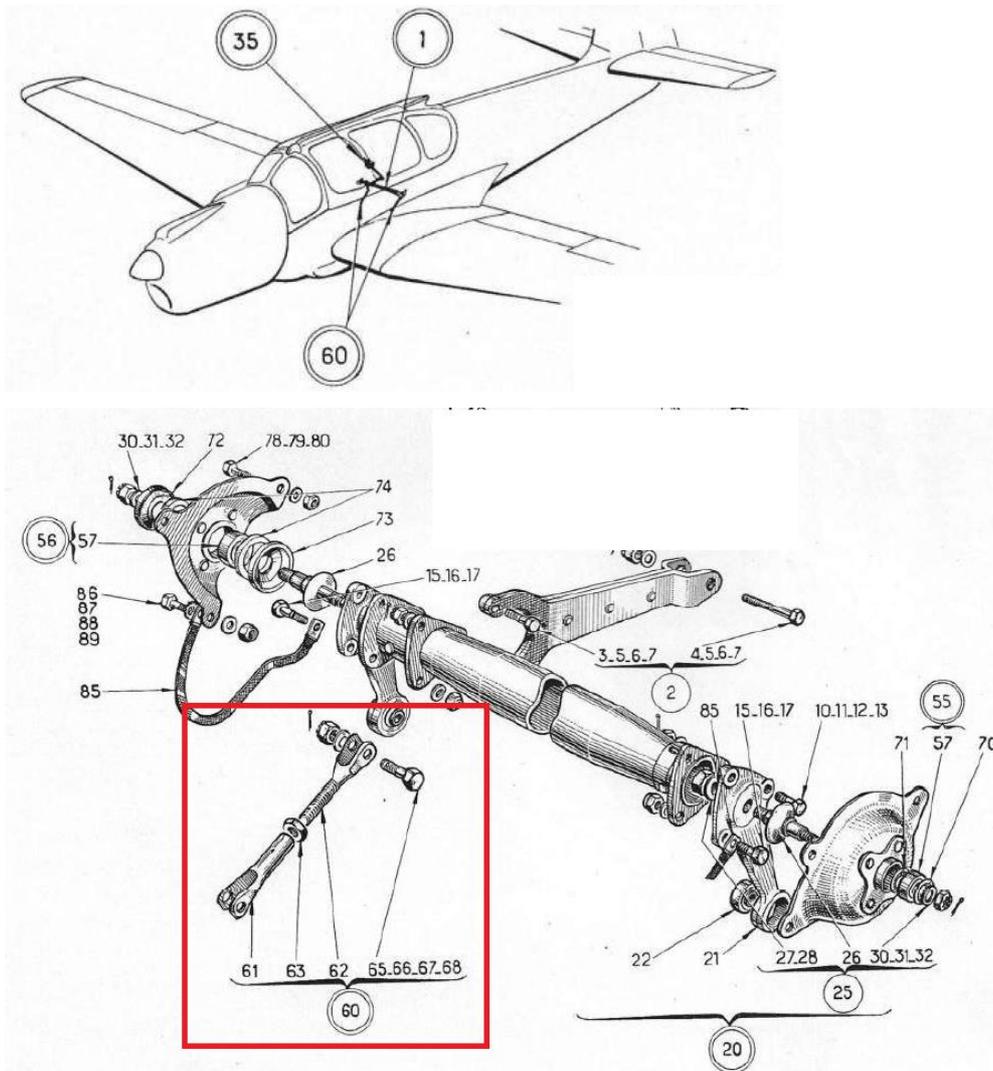
Note : à ce stade de l'enquête, rien n'indique que la rupture finale de la pièce est survenue en vol comme conséquence de son endommagement préalable et donc, a fortiori, que cet endommagement a pu contribuer, directement ou indirectement, à l'accident.

La vitesse de propagation de l'endommagement et le risque qu'il puisse conduire à une rupture en vol de la pièce ne sont pas connus précisément.

De même, les conséquences d'une éventuelle rupture en vol de cette pièce ne sont pas précisément connues, mais pourraient entraîner une dysmétrie de portance des deux demi-voilures qui, selon la phase de vol ou les mesures prises par l'équipage, pourrait conduire à une perte de contrôle.

## 6. IDENTIFICATION DE LA PIÈCE CONCERNÉE

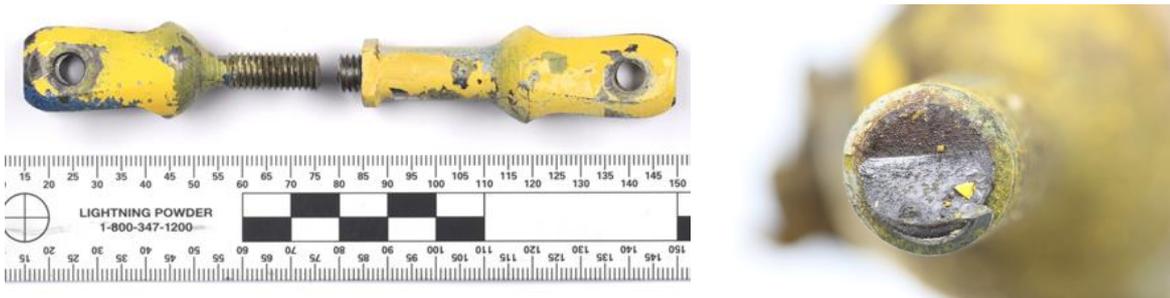
Les pièces concernées sont les biellettes réf. 60 du tube de torsion de commande des volets, et plus précisément les pièces réf. 62 :



Vue sur aéronef volets sortis, sous l'aile gauche :



Vues de la pièce rompue et du faciès de rupture :



## 7. INSPECTIONS PÉRIODIQUES

Il est recommandé qu'une inspection minutieuse de la pièce concernée, à la recherche de tout signe de crique ou de corrosion au fond des filets, soit réalisée à la première opportunité, au plus tard sous 2 mois, puis périodiquement (au minimum tous les ans) ou après une longue période de stockage.

En cas de doute, un examen plus approfondi doit être réalisé, si besoin après dépose de la pièce.

En cas de constat de crique ou de corrosion :

- Remplacer la pièce ou s'assurer que son état est compatible avec la poursuite des vols.
- Prévenir sans délai la DSAC sur [dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-nav-bf@aviation-civile.gouv.fr)

En cas de suspicion ou de constat de crique ou de corrosion, il est de la responsabilité du propriétaire de l'aéronef de décider si les vols peuvent être repris avant remplacement de la pièce ou vérifications complémentaires et, le cas échéant, de définir les mesures opérationnelles et les inspections périodiques adaptées.