

ACCIDENT
survenu à l'avion immatriculé F-GOVG

Evénement :	collision au sol avec aéronef en stationnement.
Cause identifiée :	action de freinage inefficace.

Conséquences et dommages :	1- hélice endommagée. 2- empennage vertical endommagé.
Aéronef :	1- avion F-GOVG Robin DR 400-140. 2- avion F-BSIR Reims Aviation F 150.
Date et heure :	samedi 12 avril 2003 à 14 h 45.
Exploitants :	club.
Lieu :	AD Toulouse Lasbordes (31).
Nature du vol :	solo.
Personnes à bord :	pilote stagiaire seul à bord.
Titres et expérience :	pilote 22 ans, BB de février 2003, 39 heures de vol dont 5 sur type comme pilote seul à bord toutes dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 100° / 09 kt, CAVOK, température 14 °C, QNH 1 015 hPa.

Circonstances

Le pilote du DR 400 met en route pour réaliser un vol de navigation dans le cadre de sa formation au PPL. Il décide d'effectuer un complément de carburant et débute le roulage du parking du club vers les pompes à essence. Le F-BSIR appartenant au même club est arrêté sur l'aire d'avitaillement. Le pilote stagiaire de cet avion installe un escabeau pour avitailler et l'instructeur se trouve à proximité de l'empennage. Le moteur du DR 400 au ralenti, le pilote s'approche lentement derrière le F-BSIR. Il ne parvient pas à stopper son avion dont l'hélice lacère l'empennage vertical de l'aéronef à l'arrêt. Le moteur cale lorsque l'hélice heurte un cadre renforcé de l'empennage.

Le pilote du DR 400 indique que son action sur les pédales de frein est demeurée inefficace. Il ajoute qu'il n'a pas remarqué d'anomalies lors de l'utilisation des freins pendant le roulage depuis le parking.

Les traces de sabrage de l'hélice sont espacées de 75 mm ce qui correspond, pour un régime ralenti d'environ 800 tours par minute, à une vitesse d'environ 7 km / h.

L'essai de freinage réalisé sur l'avion après l'accident n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement.

Un compte rendu d'un pilote datant de janvier 2003, non inclus au carnet de route, faisait mention d'un problème lors du freinage avec la nécessité de "pomper". Cette anomalie n'avait pas été portée à la connaissance des utilisateurs mais avait cependant fait l'objet d'une intervention technique.

(suite page suivante)

Ce problème de freinage s'est reproduit au cours d'un autre vol après l'accident. Les deux maîtres-cylindres ainsi que la valve de frein de parc ont été remplacés bien qu'aucun élément défectueux n'ait été décelé. Depuis, aucune anomalie n'a été rapportée.

Sur les DR 400 de la génération du F-GOVG, l'action d'amener un palonnier en butée entraîne un freinage faible de la roue intérieure au virage.

schéma représentant la trajectoire suivie par l'avion

