

INCIDENT

26 juillet 2006 - avion immatriculé F-GORM

Evénement :	sortie latérale de piste lors d'un posé-décollé.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> action inappropriée sur la commande des volets, <input type="checkbox"/> perturbation de l'attention.
Cause probable :	appréhension entraînant de la précipitation.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage principal gauche endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-120.

Date et heure : mercredi 26 juillet 2006 à 10 h 50.

Exploitant : club.

Lieu : AD Castres (81), piste 32, 1 825 m x 30 m.

Nature du vol : navigation solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience :

- pilote stagiaire, 32 ans, 62 heures de vol toutes sur type dont 4 heures 20 comme pilote stagiaire seul à bord et 7 heures 30 dans les trois mois précédents ;
- instructeur, 33 ans, FI de 2001, ATPL (A) de 2005, 3 300 heures de vol dont 800 sur type et 180 dans les trois mois précédents dont 7 sur type, environ 700 heures en instruction.

Conditions météorologiques : vent 310° / 3 kt, CAVOK, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève décolle de Toulouse Lasbordes (31) pour une navigation solo. Il prévoit un passage à la verticale de l'aérodrome de Revel (31), puis un posé-décollé à Castres, suivi d'une verticale de l'aérodrome d'Albi (81) et un retour à Lasbordes.

Après une demi-heure de vol, l'élève se présente sur l'aérodrome de Castres pour le posé-décollé. Il explique que lorsque le train principal touche la piste il ne laisse pas l'avion décélérer et le remet rapidement sur les trois roues pour décoller. Dans le même temps, il décide de placer les volets sur la position « décollage ». Il ne parvient pas à actionner la commande et porte alors son regard en direction de cette dernière. En relevant la tête, il constate que l'avion est désaxé et se dirige vers la gauche. Il essaye de le contrôler, sans

succès. Il diminue la puissance du moteur et choisit de laisser l'avion sortir de piste et s'arrêter sur l'herbe. L'avion heurte une balise lumineuse, roule parallèlement à la piste et s'immobilise. L'élève rejoint le parking. Il inspecte l'avion et téléphone à son instructeur. Il l'informe de l'incident et lui indique que seul le carénage du train principal gauche est endommagé. Avec l'accord de l'instructeur, il rentre à Lasbordes, sans autre problème.

Au club, l'examen du train principal gauche montre que le carénage de la roue est détruit. Le disque de frein est voilé et le tuyau entre le maître-cylindre et l'étrier de frein est râpé.

L'élève pense qu'il a freiné de manière dissymétrique lorsqu'il a tenté de rentrer les volets.

Il s'agissait de son deuxième posé-décollé seul à bord. Il précise qu'il ressent une certaine appréhension lors de cette manœuvre, notamment du fait de la charge de travail importante. Il ajoute qu'il a précipité ses actions lors du posé-décollé et qu'il a actionné la commande des volets comme s'il s'agissait de celle d'un frein de secours d'automobile.

La technique de manipulation de la commande des volets consiste à débloquer le mécanisme de verrouillage en appuyant sur le bouton situé à l'extrémité du levier avant de manœuvrer ce dernier-ci. Il faut relâcher le bouton afin que le mécanisme se bloque automatiquement dans le cran choisi. Cette technique peut-être confondue avec celle de la commande du frein de secours d'automobile. Celle-ci consiste à maintenir le bouton de déverrouillage enfoncé lors de toute manœuvre du levier.