

Sujet : [achmo-2020] CRESAG 4/2021

De : <achlr@achlr.org>

Date : 12/07/2021 à 15:17

Pour : <achmo-2020@achlr.org>

Bonjour,

Veillez lire ci-dessous le Compte-rendu d'évènement de sécurité, Aviation Générale, envoyé aux autorités.

Vol du 10//07/21 à 7H00 TU

L'avion DA20 F-GNJG de l'aéroclub de l'Hérault avait décollé de LFMT pour un vol de maniabilité secteurs SW - SF, entre 1500 pieds et 2000 pieds, se trouvait à bord un élève et son instructeur.

Description de l'évènement et de son contexte par l'instructeur :

- Visite pré-vol du DA20 que nous exécutons avec mon élève, aucune anomalie n'est détectée,
- Installation dans l'appareil, mise en route, essai des freins, roulage (sans soucis particulier) jusqu'au point d'attente 30L à 7h00 UTC,
- Essai moteur, checklist et alignement décollage sans aucune particularité,
- Après décollage (sans bruit ni comportement particulier) nous prenons la direction de SW en montée vers 2000 pieds,
- Arrivée à SW 2000 pieds stabilisation de l'appareil par mon élève. L'instructeur d'un appareil de l'Aéroclub de Montpellier déclare à la tour avoir vu un objet (peut-être une roue) sur la piste lors de son décollage,
- La tour lance immédiatement une visite de piste. Étant le dernier à avoir utilisé la piste pour le décollage je présume qu'il pourrait s'agir de notre appareil qui aurait perdu une pièce,
- J'explique cela à la tour et demande à revenir vers les installations le temps que la visite de piste puisse confirmer la pièce trouvée en reprenant les commandes et en expliquant à l'élève ce que l'on va faire.

Gestion de la panne :

- La visite de piste confirme qu'il s'agit d'une roue,
- L'appareil de l'Aéroclub de Montpellier propose à la tour de se rapprocher de nous pour confirmer qu'il s'agit d'une roue de notre appareil. La tour et moi acceptons cette proposition,
- L'appareil nous confirme après rapprochement qu'il nous manque la roue avant,
- Je décide de faire un passage en demandant le 30R à 400 pieds sol et en demandant à la tour de vérifier avec jumelles l'état de notre train avant,
- La tour nous confirme que la jambe est en place, il ne manque que la roue,
- La tour nous demande qu'elle piste on souhaite. La principale étant plus large je demande la 30R,
- Montée pour un vent arrière droite 30R à 1000 pieds. Tour de piste que nous élargissons car nous avons une arrivée IFR et parce-que je souhaite pouvoir transmettre à mon élève les informations de sécurité et la procédure pour la gestion de ce problème (ceintures serrées, en courte finale lors de ma demande à l'élève de pouvoir appliquer la procédure anti-feu que je reprends avec lui),
- Je réalise une approche finale sous un plan légèrement plus fort que d'accoutumée à la vitesse de finesse max,
- Les services de secours sont situés entre T1 et V. Pour permettre une intervention rapide je choisi

un point d'aboutissement situé entre ces deux points,

- Lors de ma demande, en courte finale l'élève arrête le moteur et applique les procédures anti-feu. Pour mettre l'hélice plus à l'horizontale et éviter qu'elle ne frotte le sol j'utilise deux fois le contacteur avant qu'elle ai une meilleure position et me permettre de tout arrêter à nouveau (batterie, contacteur),
- Lors du toucher, l'avion a l'hélice arrêtée, la position cabrée est maintenue manche à fond en arrière. L'avion a glissé environ 50 mètres durant lesquels j'ai réussi à rester sur l'axe par des utilisations faibles de freins voir photo "DA20.1",
- L'avion stoppé nous sortons rapidement de l'avion (tout était déjà arrêté) et demandons aux pompiers d'arroser rapidement le jambe qui par frottement fumée un peu,
- L'avion est ramené vers le parking de l'Aéroclub avec un système de chariot sous le train avant.

Points à remarquer :

- L'hélice n'a pas touché le sol elle était arrêtée avant le touché voir photo "DA20.2",
- L'ensemble des pièces qui fixent le train avant sont retrouvées quelques mètres avant la sortie du parking de l'Aéroclub avec le boulon cassé net et le système d'attache complet (écrou, goupille en place, rondelles...) voir photo "fixation cassée", la visite pré-vol ne permettait donc pas de voir cette défaillance. De plus, la roue n'était donc plus fixée quelques mètres après le début du roulage,
- J'ai noté sur le carnet de route l'annotation "perte de roue" en présence du Responsable de l'atelier mécanique au retour du vol,
- Le BEA que j'ai eu au téléphone souhaitera peut-être voir cette pièce (système de fixation) puisqu'il s'agit de la deuxième fois que ce problème arrive.
- A l'issue de ce vol j'avais prévu de faire faire un solo à un autre élève.

L'instructeur.

La grande maîtrise de l'instructeur, du contrôleur aérien et de l'instructeur de l'aéroclub de Montpellier a permis la réussite complète de ce difficile atterrissage.

Le CPS : Alain BRUGIDOU