

**Feu du train principal gauche en fin de roulage**<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR400-140B immatriculé F-GGJU
<b>Date et heure</b>	Dimanche 8 juillet 2012 à 17 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Clermont-Ferrand Auvergne (63)
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

**CIRCONSTANCES**

Le pilote, accompagné de trois passagers, quitte le parking et roule vers le point de manœuvre de la piste 26 de l'aérodrome de Clermont-Ferrand, distant de 3 000 mètres.

Lors du roulage, réalisé avec un régime moteur habituel, le pilote constate que l'avion a tendance à embarquer vers la gauche. Il maintient néanmoins l'avion sur l'axe central du taxiway. Il demande à deux reprises au passager assis en place droite s'il n'a pas les pieds sur les palonniers. Ce dernier répondant par la négative, il poursuit le roulage. Arrivé au point de manœuvre, lorsque l'avion est arrêté, il constate que de la fumée se dégage du train d'atterrissage principal gauche. Il fait évacuer les passagers et prévient le contrôleur qui déclenche l'intervention du SSLIA alors que l'avion prend feu. Les pompiers éteignent l'incendie.



L'examen réalisé sur le système de freinage n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à un freinage dissymétrique.

Le palonnier est articulé à sa base et le freinage devient efficace dès que sa partie haute est sollicitée. En raison de sa grande taille, le passager a probablement appuyé sur le frein gauche par inadvertance. Avant le départ, le pilote avait effectué un briefing de sécurité aux passagers au cours duquel il avait montré les commandes à ne pas toucher et précisé la procédure d'évacuation.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 240° pour 13 kt variable du 200° au 260°. Pendant le roulage, le vent venait du secteur arrière droit.

Le pilote totalisait 250 heures de vol depuis 2007, dont 25 sur type et 2 dans les trois mois précédents.

## **CONCLUSION**

L'échauffement du frein du train principal gauche est probablement dû à une action involontaire du passager lors d'une phase de roulage relativement longue.