

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BUMJ

Événement :	effacement du train d'atterrissage avant au roulage.
Cause identifiée :	vérifications insuffisantes et précipitées avant mise en route.

Conséquences et dommages : capotage inférieur moteur et pales d'hélice endommagés.

Aéronef : avion Reims Aviation F 177 RG "Cardinal".

Date et heure : samedi 18 août 2001 à 08 h 45.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Calvi (2 B), parking non revêtu.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 55 ans, PPL (A) de 1989, 537 heures de vol, 17 h 20 sur type dans les trois mois précédents dont 1 h 20 dans les 24 heures.

Conditions météorologiques : vent 020°/ 08 kt, visibilité supérieure à 10 km, température 27 °C, QNH 1015 hPa.

Circonstances

Le pilote explique qu'il met en route rapidement afin de rejoindre la station d'avitaillement. Au cours du roulage le train d'atterrissage avant s'efface, l'hélice et le capot inférieur du moteur heurtent le sol.

Il ajoute qu'il avait atterri le 16 août 2001 avec cet avion en panne électrique totale. Il avait dû sortir le train manuellement mais n'avait pas appliqué complètement la procédure et avait, en particulier, laissé la commande de manœuvre normale du train en position "rentré". Le 18 août 2001, la batterie étant rechargée et afin de faire rapidement le plein de carburant, il a reculé l'avion à l'aide de la barre de manœuvre puis a effectué la mise en route succinctement.

Lorsque le pilote a branché l'interrupteur général, les disjoncteurs étaient enfoncés (notamment "LDG GEAR" qui met sous tension la pompe hydraulique), deux conditions sur trois étaient remplies pour provoquer la manœuvre du train d'atterrissage. La troisième condition était assurée par le contacteur de sécurité actionné par l'amortisseur du train avant qui empêche toute rentrée accidentelle du train tant que le poids de l'avion comprime l'amortisseur. Le roulage sur un revêtement irrégulier a vraisemblablement déclenché ce contacteur de sécurité. La pompe hydraulique étant en fonctionnement, la manœuvre de rentrée du train était alors possible. Dans ce cas, la cinématique du train d'atterrissage du CESSNA RA 177 RG entraîne uniquement la rentrée du train avant.