

ACCIDENT

5 août 2004 - avion immatriculé F-GPRM

Evénement :	rupture du câble de commande du compensateur de profondeur lors du décollage, sortie longitudinale de piste.
Causes identifiées :	☐ utilisation inappropriée d'un outil lors d'une opération de maintenance, ☐ non détection de l'endommagement, ☐ décisions successives d'interrompre puis de poursuivre le décollage sur une piste courte.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Cessna U 206 F « Stationair ».

Date et heure : jeudi 5 août 2004 à 11 h 50.

Exploitant : société.

Lieu : AD Les Sables-d'Olonne (85), piste 07 revêtue, TODA : 730 m, ASDA : 700 m. Piste sèche.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 67 ans, PPL de 1990, 1 756 heures de vol sur type dont 68 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 090° / 05 kt, CAVOK, température 23 °C, QNH 1024 hPa.

Circonstances

Au décollage sur la piste 07, lors de la rotation, le pilote constate que la gouverne de profondeur est bloquée. Il décide d'interrompre le décollage. Le pneumatique du train principal gauche éclate à mi-piste pendant le freinage d'urgence. Considérant qu'il ne pourra immobiliser l'avion avant l'extrémité de la piste, le pilote décide de poursuivre le décollage et remet la pleine puissance.

L'avion ne parvient pas à décoller, traverse la clôture de l'aérodrome, une haie, un fossé, un champ et une route. Il termine sa course dans un champ en friche à environ cent mètres de l'extrémité de piste.

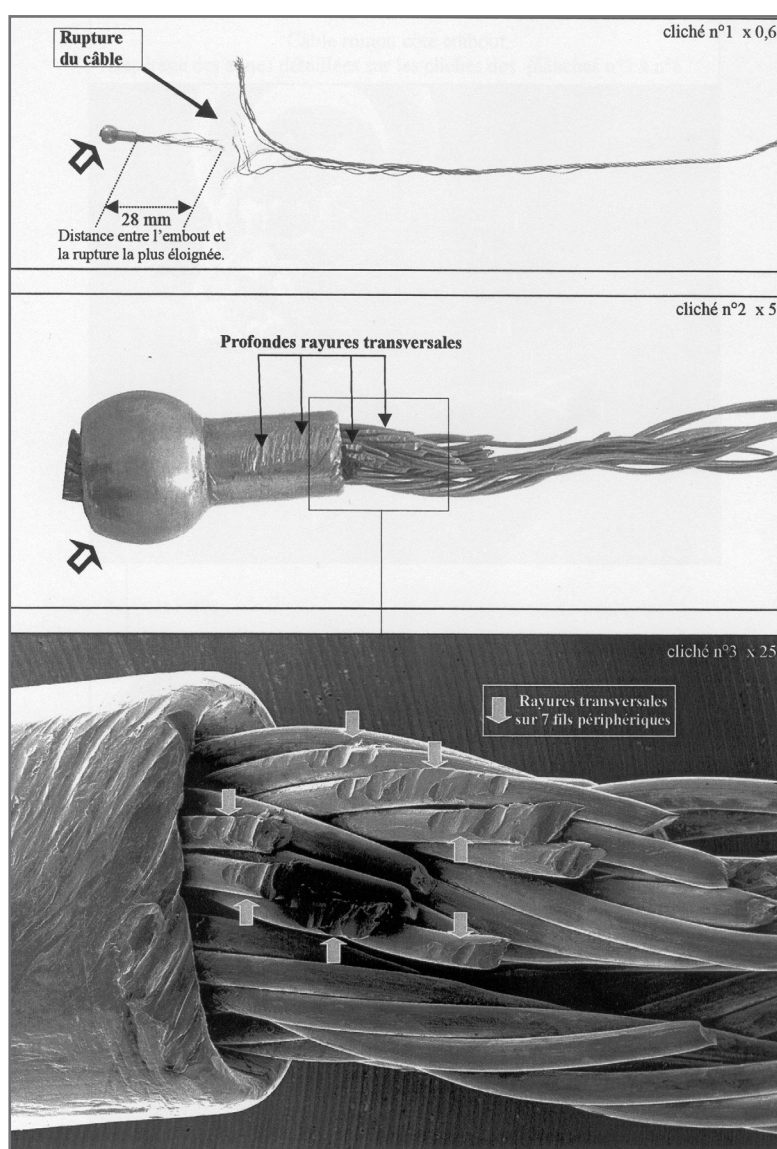
Lors de l'examen de l'épave le câble de commande du compensateur de profondeur est trouvé rompu à proximité de son attache au compensateur.

L'examen métallurgique montre que la rupture a eu lieu lors d'une mise en tension prolongée et non sous un effort bref et intense.

Un endommagement local constitué par de profondes rayures transversales est à l'origine de la rupture (voir photographies ci-dessous). Ces dernières sont vraisemblablement dues à l'utilisation inadaptée d'un outil lors de la mise en place de l'embout du câble.

La rupture du câble de commande du compensateur de profondeur a entraîné le positionnement de ce dernier en position plein piqué. Il n'a pas été possible au pilote de contrer l'effort aérodynamique sur la gouverne de profondeur.

Dans les conditions du jour, la distance nécessaire à une interruption du décollage calculée en tenant compte des informations du manuel de vol est d'environ 260 mètres.



Photographies CEAT