

INCIDENT

17 juin 2005 - avion immatriculé F-GRDJ

Evénement :	perte de la fenêtre droite au décollage.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> visite pré-vol incomplète, <input type="checkbox"/> maintenance défectueuse.
Facteur contributif :	action involontaire sur la poignée de commande de largage de la fenêtre.

Conséquences et dommages : fenêtre endommagée.

Aéronef : avion Piper PA 36-285.

Date et heure : vendredi 17 juin 2005 à 9 h 15.

Exploitant : société de travail aérien.

Lieu : AD Montpellier Méditerranée (34).

Nature du vol : épandage agricole.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 43 ans, CPL(A) de 1988, 8 000 heures de vol environ dont 100 sur type, 150 heures dans les trois mois précédents dont 15 sur type.

Conditions météorologiques : vent 010° / 12 kt, CAVOK, température 25 °C, QNH 1024 hPa

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Montpellier Candillargues et effectue une mission d'épandage de trois heures dans la région. Puis, il rejoint l'aérodrome de Montpellier Méditerranée pour ravitailler en carburant. Au parking, il ouvre la fenêtre du côté droit et sort de l'avion.

Après les opérations d'avitaillement, il remet en route. Il explique qu'il fait chaud et qu'il décide donc de laisser la fenêtre latérale droite du cockpit ouverte, en position rabattue contre la cellule afin de ventiler le cockpit.

Il décolle en piste 31. Juste après le décollage, la tour de contrôle annonce au pilote qu'il a « perdu quelque chose ». Ce dernier, n'observe rien d'anormal. Il décide de poursuivre le vol jusqu'à Montpellier Candillargues, son aérodrome de stationnement, distant de quelques minutes.

Au parking, il descend de l'avion et constate l'absence de la fenêtre.

Le pilote précise qu'il effectue les vols d'épandage avec les deux fenêtres fermées pour éviter que les produits défoliants ne rentrent dans le cockpit. Hors les opérations d'épandage, il a l'habitude de voler avec une ou deux fenêtres ouvertes lorsqu'il fait chaud.

Il ajoute qu'il a vérifié avant le premier vol que les deux broches de la fenêtre côté droit étaient bien positionnées et que la poignée de largage de cette fenêtre était bien en place dans ses deux clips de fixation. Il n'a pas refait le tour de l'avion après l'avitaillement en carburant et n'a pas vérifié à nouveau la position des broches et de la poignée de largage.



La fenêtre est fixée par deux broches qui coulissent dans les charnières de la fenêtre et dans les ferrures du fuselage.

Une poignée rouge, maintenue sur la paroi par deux petits clips, est reliée aux deux broches par un câble. Cette poignée permet l'ouverture de la porte en cas d'urgence.



Après l'événement, l'examen des charnières, des ferrures et des broches a montré que ces dernières coulissaient normalement. Toutefois, les billes des deux broches ne dépassaient pas suffisamment pour assurer leur fonction de verrouillage. Par ailleurs, la poignée de largage n'était plus dans ses clips.



Chaque broche est équipée d'une bille montée sur ressort qui permet d'assurer leur verrouillage au niveau des ferrures du fuselage.

L'avion a volé 180 heures depuis la dernière révision générale au cours de laquelle l'état des broches a été vérifié. Celles-ci ont également été vérifiées lors des visites « 50 heures » qui ont suivi. La dernière visite de ce type remontait à une trentaine d'heures. En revanche, le positionnement des broches dans leurs charnières ne permet pas de vérifier l'état des billes lors de la visite pré-vol, à moins de démonter le système de largage.

Lors du roulement au décollage, les vibrations ont pu favoriser le déplacement de ces deux broches.

L'accès au cockpit se fait par l'une ou l'autre des fenêtres en passant par l'emplanture de l'aile. Il est possible de déplacer involontairement la poignée de largage.

La porte est dépourvue de système de fixation pour la maintenir en position rabattue lorsqu'elle est ouverte.