

INCIDENT

6 avril 2005 - avion immatriculé F-GIGD

Evénement :	heurt de l'hélice avec une balise de la piste.
Cause identifiée :	focalisation de l'attention entraînant une interruption involontaire du freinage lors de l'alignement.

Conséquences et dommages : hélice gauche endommagée.

Aéronef : avion Cessna 310 R, bimoteur.

Date et heure : mercredi 6 avril 2005 à 16 h 45.

Exploitant : SEFA.

Lieu : AD Montpellier Méditerranée (34), piste 13 L revêtue 2 600 m x 50 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 57 ans, PPL de 1976, ME de 1982, IR de 2001, environ 1 000 heures de vol, 160 sur type dont six dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 160° / 11 kt, visibilité 10 km, BKN à 1 400 pieds, température 16 °C, QNH 1025 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décide d'entreprendre un vol en régime IFR à destination d'Aix-les-Milles (13). Il explique qu'au point d'arrêt de la piste 13 gauche, conformément à la clairance du contrôleur, il s'aligne et attend l'autorisation de décoller. Il utilise les freins situés sur les palonniers pour maintenir l'avion immobilisé à quelques mètres des marques du seuil de piste. Il place la commande de puissance sur le régime « ralenti attente », soit 1 000 tr/min, comme recommandé par l'exploitant. Il décide de profiter du temps d'attente pour se remémorer la trajectoire qu'il doit suivre après le décollage et pose une carte sur ses genoux. Pendant sa lecture, il ne perçoit pas le déplacement lent de l'avion qui converge vers le bord gauche de la piste selon un angle d'une trentaine de degrés. Lorsqu'il relève la tête il ne parvient pas à se situer immédiatement, il hésite un instant puis décide de virer à droite pour rejoindre l'axe de piste en agissant sur le palonnier droit jusqu'à sa butée, sans freiner ni modifier le régime du moteur. Pendant cette manœuvre, l'hélice gauche heurte une balise délimitant la piste. Le pilote décide de rejoindre le parking.

Le pilote ajoute qu'il n'a vu la balise qu'après le choc. Il estime qu'il pouvait freiner et s'arrêter avant que l'hélice heurte la balise ; il a préféré diriger l'avion vers l'axe de piste afin de décoller et libérer rapidement la piste pour permettre le décollage de l'avion suivant.

L'examen du système de freinage ne révèle aucune anomalie.

