

ACCIDENT

31 août 2005 - avion immatriculé F-GCIG

Événement :	rupture de la canalisation de freinage, incendie du train d'atterrissage gauche lors du roulage.
Causes identifiées :	☐ non perception d'une pression résiduelle dans le circuit de freinage, ☐ défaut de maintenance.

Conséquences et dommages : aile détruite, cellule fortement endommagée par le feu.

Aéronef : avion Robin DR 400-180, remorqueur.

Date et heure : mercredi 31 août 2005 à 15 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : AD Toulouse Blagnac (31).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 43 ans, PPL(A) de 1987, 352 heures de vol dont 6 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 150° / 10 kt, CAVOK, température 31 °C, QNH 1017 hPa.

CIRCONSTANCES

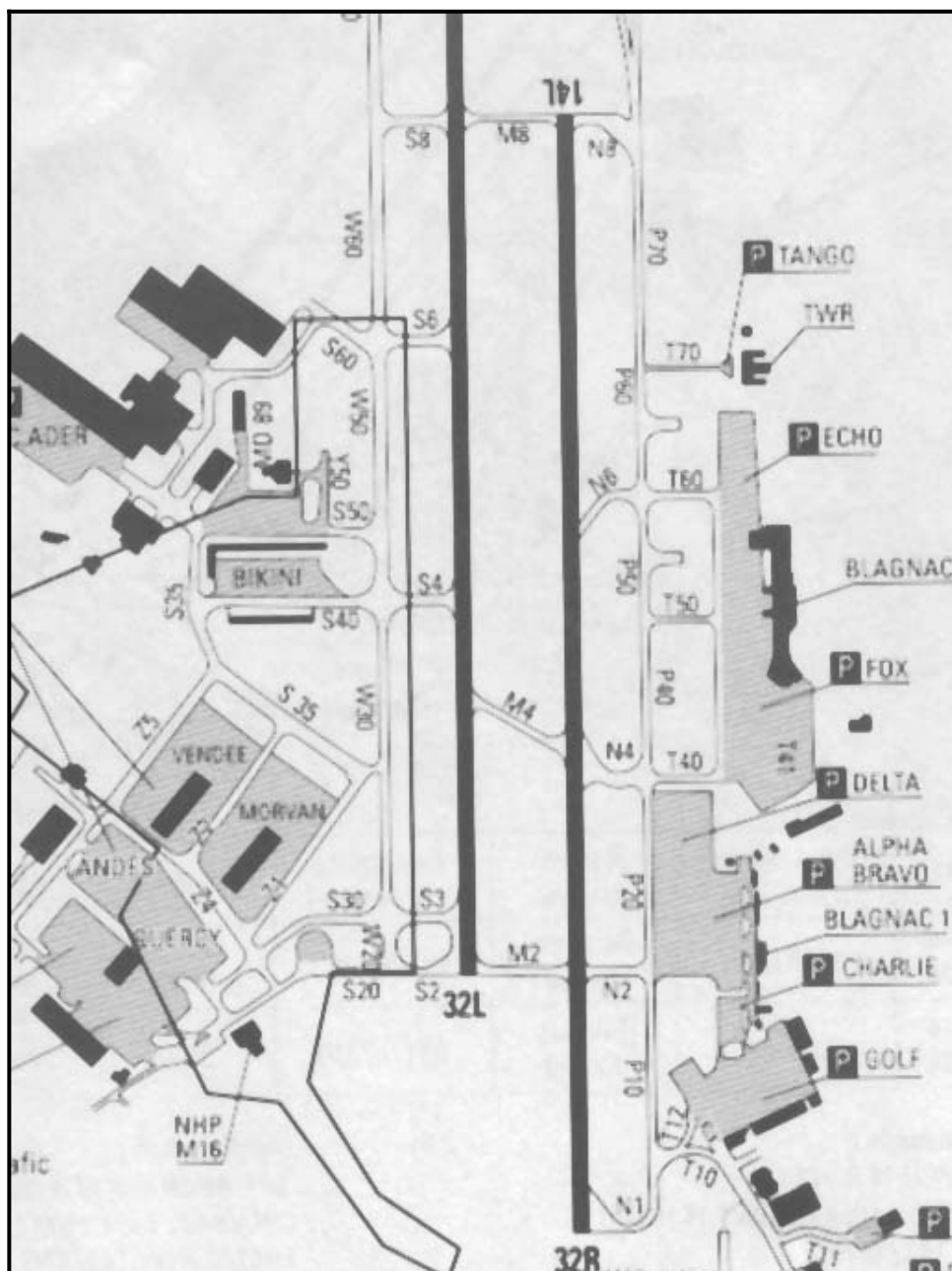
Le pilote quitte le poste de stationnement G (voir carte ci-après) pour un vol à destination de Romorantin (41). Il roule environ deux mille mètres sur le taxiway P, derrière un Airbus A 320. En arrivant à proximité du point d'arrêt de la piste 14L, les occupants de l'avion perçoivent une odeur de brûlé et voient de la fumée venant de l'intrados de l'aile. Le contrôleur leur signale que le train d'atterrissage est en feu et alerte les secours. Le pilote dégage le taxiway et fait évacuer ses passagers. Les pompiers interviennent rapidement mais le feu s'est déjà propagé sur toute l'aile.

L'examen de l'épave montre que la durite reliée à l'étrier du frein gauche a cédé sous la pression du liquide hydraulique. On constate également que le disque de frein présente des traces de surchauffe qui semblent antérieures à l'incendie. L'ensemble étrier/piston paraît fonctionner correctement. La poignée centrale de freinage présente un « point dur » en fin de course. La durite gauche du système de freinage date de 1988. Le programme d'entretien prévoit son remplacement tous les dix ans. La durite droite est datée de 1990.

Il est probable que lors du roulage une pression résiduelle, peut-être due au « point dur » trouvé sur la poignée de frein centrale, a provoqué la montée en température de l'ensemble disque/étrier. Le liquide hydraulique s'est ensuite

échauffé provoquant une surpression dans la durite. Cette dernière, qui ne présentait plus des caractéristiques mécaniques suffisantes, s'est rompue et le liquide hydraulique s'est enflammé au contact du disque de frein surchauffé.

Lors de l'évacuation, le pilote a arrêté le moteur plaçant le sélecteur des magnétos et les interrupteurs de batterie et d'alternateur sur OFF. Cependant la manette de mixture a été retrouvée sur la position plein riche et le circuit de carburant ouvert.



Extrait de la carte mouvements à la surface de Toulouse Blagnac