

ACCIDENT

9 mars 2005 - avion immatriculé F-WNOA

Evénement :	perte de contrôle au roulement au décollage, collision avec un obstacle.
Causes identifiées :	☐ absence de vérifications après des opérations de maintenance et lors de la mise en œuvre de l'avion, ☐ précipitation lors des vérifications avant le décollage.

Conséquences et dommages : aile droite, hélice, train principal droit endommagés.

Aéronef : avion Murphy Rebel, biplace à train classique (construction amateur).

Date et heure : mercredi 9 mars 2005 17 h 00.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Tarbes Lourdes Pyrénées (65), piste 02 revêtue.

Nature du vol : essai.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- ☐ pilote, 58 ans, CPL de 1974, 5 237 heures de vol, 11 heures dans les trois mois précédents dont trois sur type,
- ☐ passager, 56 ans, PPL de 1971, 905 heures de vol dont trois sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 030° / 09 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 5 000 pieds, température 8 °C, QNH 1029 hPa.

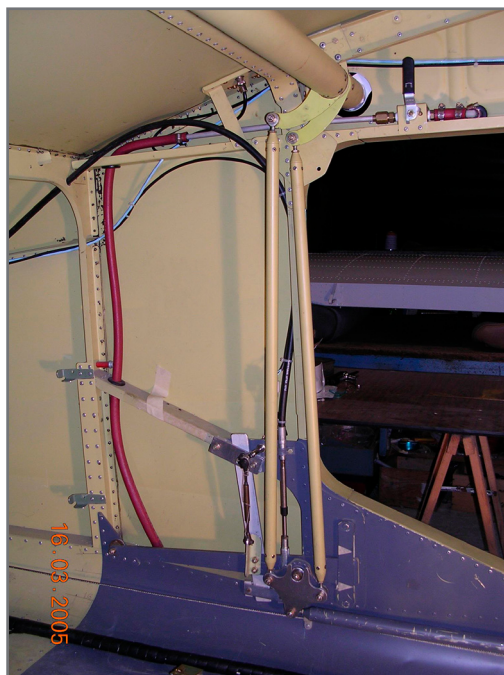
Circonstances

Pendant les essais de l'avion, le propriétaire renforce la commande des volets et la fixation de la fusée de roue du train principal droit. Il demande à un ami, pilote plus expérimenté, d'entreprendre un vol en sa compagnie. Le pilote s'assoit en place gauche. Il explique qu'au cours du roulage vers la piste 02 leur attention se porte principalement sur la vérification du bon fonctionnement du train. Au point d'arrêt, le contrôleur lui demande s'il peut décoller rapidement en raison de l'arrivée proche d'un avion commercial. Le pilote achève les vérifications avant le décollage, aligne aussitôt l'avion sur la piste et débute le roulement. Lorsque l'avion est en ligne de vol, le pilote actionne le manche vers la gauche pour contrer les effets du vent mais l'avion

s'incline vers la droite. Surpris par cette réaction, il accentue le mouvement du manche vers la gauche. L'avion sort de la piste à droite. L'aile droite, fortement inclinée, heurte une balise. L'avion pivote autour de celle-ci et s'immobilise.

Lors des vols d'essais précédents, le constructeur avait constaté une souplesse trop importante de la commande des volets. Afin de corriger ce défaut, il avait déposé la barre de commande des volets, le guignol d'articulation et les biellettes de commande des ailerons (flaperons). Pendant le remontage de l'ensemble des pièces, il a inversé le positionnement des deux biellettes sur le guignol (voir photographie ci-après). Ces biellettes sont identiques.

Après ces opérations, il a omis de vérifier le sens de débattement des ailerons. Avant le vol, sur l'aire de stationnement et lors des contrôles au point d'arrêt, les deux pilotes ont vérifié le bon fonctionnement des volets sans contrôler le sens de débattement des ailerons.



Montage correct



Montage incorrect