

INCIDENT

15 mars 2005 - avion immatriculé F-GEVA

Événement :	interruption du décollage, sortie longitudinale de piste lors d'un posé-décollé.
Causes identifiées :	☐ absence de vérification de la configuration de l'avion avant d'augmenter la puissance du moteur lors d'un posé-décollé. ☐ diminution de la vigilance du pilote en présence d'un passager plus expérimenté.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion EADS SOCATA TB 20.

Date et heure : mardi 15 mars 2005 à 11 h 56.

Exploitant : SEFA.

Lieu : AD Bourg (01), piste 18 revêtue, LDA et ASDA : 1 139 m.

Nature du vol : entraînement.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- ☐ pilote, 50 ans, PPL de 1986, 885 heures de vol dont environ 500 sur type et 13 dans les trois mois précédents, toutes sur type,
- ☐ passager, 57 ans, PPL de 1975, environ 2 000 heures de vol dont environ 700 sur type et 15 dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : observées à Mâcon, à 20 NM à l'ouest du site de l'incident: vent 170° / 04 kt, FEW Cu à 2 000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 15 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1 023 hPa.

CIRCONSTANCES

Au cours d'un vol d'entraînement en régime de vol à vue, en provenance de l'aérodrome de Melun (77) et à destination de Chambéry Aix-les-Bains (73), l'équipage prévoit d'effectuer un posé-décollé sur l'aérodrome de Bourg. Le pilote est en place gauche. Le passager, en place droite, gère les communications radiophoniques.

Le service d'information de vol de l'aérodrome, n'est pas activé lorsque l'équipage arrive à la verticale de l'aérodrome de Bourg. L'équipage effectue une reconnaissance et ne constate aucun aéronef dans le circuit de piste. Il décide alors de s'intégrer en vent arrière pour le posé-décollé sur la piste 18 revêtue.

Le pilote effectue un atterrissage légèrement « long et rapide », avec les volets en position « atterrissage ». Pendant le roulement, il positionne la commande des volets sur la configuration « décollage », puis applique la pleine puissance pour décoller. Au cours du roulement, il constate que les volets sont restés en position « atterrissage » et décide d'interrompre le décollage. Le freinage s'avère peu efficace. L'avion sort longitudinalement de la piste sur quelques dizaines de mètres.

Après l'événement, il est constaté que le disjoncteur du circuit électrique de commande des volets était en position déclenchée. Il n'a pas été possible de déterminer l'origine de la panne. L'exploitant informe les pilotes des restrictions d'utilisation des équipements de ce modèle d'avion, alimentés par un circuit électrique de quatorze volts.

L'équipage ne s'est pas assuré de la configuration de l'avion avant d'appliquer la puissance pour redécoller. La décision d'interrompre le décollage a donc été retardée, et est intervenue alors que l'avion avait une portance significative et une vitesse élevée, ce qui ne permettait pas un freinage efficace.

Le manuel d'exploitation prévoit que le passager en place droite peut assurer les communications radiophoniques, mais les fonctions de pilotage, de gestion de la machine et de navigation doivent rester à la charge du pilote qui ne peut être qu'en place gauche.

Les pilotes avaient l'habitude de voler ensemble. L'expérience importante du passager a pu favoriser la baisse de la vigilance du pilote.