

INCIDENT

10 février 2008 - avion immatriculé D-EEBH

Evénement :	ouverture d'un capot du moteur lors de la montée initiale, atterrissage avec le train rentré.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> précipitation lors de la préparation de l'avion ; <input type="checkbox"/> focalisation de l'attention sur une anomalie après le décollage.

Conséquences et dommages : hélice et capotage inférieur du moteur endommagés.

Aéronef : avion Moravan Zlin 526 F « Trener Master », à train d'atterrissage classique semi-escamotable.

Date et heure : dimanche 10 février 2008 à 15 h 35.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Etampes (91).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 60 ans, PPL(A) de 1998, 302 heures de vol, 70 heures sur type dont 8 heures 50 dans les trois mois précédents, 3 heures 10 dans les trente jours précédents.

Conditions météorologiques : AD Paris Orly, situé 16 NM à l'est du lieu de l'accident : vent 060° / 05 kt, variable entre 020° et 100°, CAVOK, température 12 °C, température du point de rosée 0 °C, QNH 1 031 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle à 15 h 30 de la piste 06 revêtue. Le service du contrôle n'est pas assuré. En montée initiale, vers cinq cents pieds, en configuration train d'atterrissage rentré, le capot gauche du moteur s'ouvre. Le pilote effectue un circuit d'aérodrome pour atterrir sur la piste 06 non revêtue. Il annonce sur la fréquence d'auto-information « je dois me poser sur la piste 06 herbe tout de suite ». Il atterrit à 15 h 35 avec le train rentré.

Le pilote explique qu'il a réalisé rapidement une visite prévol dans le hangar, dans un ordre différent de celui indiqué par la liste de vérifications qu'il utilise d'habitude, en raison de la présence de visiteurs. Au cours de cette visite, il a ouvert les capots du moteur. A la fin de celle-ci, il a omis de vérifier que le capot gauche était correctement verrouillé. Il a ensuite sorti l'avion du hangar pour réaliser le vol prévu.

Le pilote s'est focalisé sur les conséquences de l'arrachement du capot lorsque ce dernier s'est ouvert en vol. Il a effectué un circuit d'aérodrome plus court. Il a omis de sortir le train d'atterrissage et ne l'a pas vérifié en finale.

Le pilote dispose de plusieurs moyens pour vérifier si le train d'atterrissage est sorti :

- ❑ l'allumage de deux lampes vertes d'un indicateur situé à la partie inférieure gauche de la planche de bord lorsque le train est sorti et verrouillé,
- ❑ la sortie sur l'extrados de deux tiges métalliques peintes en rouge et blanc,
- ❑ le déclenchement d'un avertisseur sonore qui retentit lorsque la manette de puissance est en position ralenti.

Le pilote n'a pas entendu l'alarme sonore. Il précise que lorsqu'il réalise des circuits d'aérodrome, il a l'habitude de laisser le train sorti.⁽¹⁾

⁽¹⁾ L'examen de l'avion a montré que l'alarme sonore fonctionnait.