

Freinage résiduel au roulage, incendie du train principal gauche

Aéronef	Avion Robin DR315 immatriculé F-BRTK
Date et heure	Dimanche 20 mars 2011 à 10 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Castres Mazamet (81)
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève effectuent un vol local au terme duquel l'instructeur autorise l'élève à effectuer quelques circuits d'aérodrome en solo. L'instructeur descend de l'avion au parking.

L'élève roule jusqu'à la voie d'accès centrale puis remonte la piste vers le seuil 32. Il effectue un demi-tour par la gauche sur la raquette pour s'aligner. Il indique qu'il appuie sur le palonnier droit pour arrêter la rotation de l'avion mais que son action est inefficace. Il immobilise l'avion sans parvenir à s'aligner. Il appelle son instructeur qui veille la fréquence, puis arrête le moteur.

L'instructeur le rejoint et constate que la roue gauche est bloquée. Il manœuvre l'avion. La roue se débloque mais un freinage résiduel persiste. Il tente en vain de joindre des membres du club à l'aide de son téléphone portable. Le service AFIS est fermé ainsi que le service SSLIA. Estimant que l'immobilisation durable de l'avion sur la piste constitue un risque d'accident, il décide de remettre le moteur en route et de rouler jusqu'au parking. En y arrivant, après environ 700 mètres de roulage, un membre du club lui signale que le train principal gauche est en feu. L'instructeur et l'élève évacuent l'avion. L'incendie détruit l'aile avant d'être éteint par les personnes présentes à l'aide d'un extincteur. Le freinage résiduel a disparu après l'incendie.

L'élève indique qu'il avait testé et utilisé les freins lors du premier vol. Leur fonctionnement était normal. La poignée de frein située au centre de la cabine était totalement desserrée lorsqu'il roulait en vue du second vol. Il ne pense pas avoir sollicité le palonnier gauche jusqu'à la butée pour faire son demi-tour à gauche.

Chacun des deux blocs de frein est actionné par un maître-cylindre. Ceux-ci, situés sur le plancher de la cabine, sont actionnés soit symétriquement au moyen de la poignée centrale, soit de manière dissymétrique en actionnant l'une ou l'autre des pédales du palonnier jusqu'à une position proche de la butée. Un contrôle du système de freinage satisfaisant avait été effectué dix jours avant l'événement au cours d'une visite d'entretien programmé. Les vols du jour de l'événement étaient les premiers vols après cette visite. L'examen du système de freinage, sur l'épave puis en atelier, n'a pas permis d'identifier l'origine du freinage résiduel.

CONCLUSION

L'origine du freinage résiduel n'a pas pu être déterminée. L'incendie résulte de la décision de rouler jusqu'au parking avec un freinage résiduel pour dégager la piste.