

## Rétraction du train d'atterrissage lors du roulement au décollage

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Beechcraft P35 « Bonanza » immatriculé F-BASF
<b>Date et heure</b>	Samedi 14 janvier 2012 à 14 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Pont-sur-Yonne (89)
<b>Conséquences</b>	Avion fortement endommagé

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle en piste 32 non revêtue de l'aérodrome de Pont-sur-Yonne pour un vol à destination de l'aérodrome de Meaux-Esbly (77). Lors du roulement au décollage l'avion quitte légèrement le sol sur une bosse avant d'avoir atteint la vitesse de rotation. Il retouche le sol tandis que le train d'atterrissage a commencé à rentrer. Le train se rétracte complètement et l'avion s'immobilise sur la piste.

La commande du train d'atterrissage est retrouvée en position « UP ». Cette commande possède un système de verrouillage qui impose normalement de la tirer avant de la basculer vers le haut pour rentrer le train. Sur le F-BASF cette sécurité présentait une usure telle que la commande pouvait être manœuvrée sans la tirer.

Lorsque le train d'atterrissage est comprimé, un verrouillage mécanique prévient une éventuelle rétraction involontaire. En complément, un interrupteur coupe l'alimentation du moteur électrique de relevage du train tant que l'amortisseur n'est pas détendu.

Il est probable que la commande du train d'atterrissage ait été relevée involontairement alors que l'avion était au sol. Lors du roulement au décollage, lorsque l'avion a quitté le sol au passage d'une bosse, l'amortisseur du train d'atterrissage s'est détendu : les sécurités mécaniques et électriques ont été libérées et le train a commencé à rentrer. La vitesse de rotation n'étant pas encore atteinte, l'avion a retouché le sol alors que le train était en position intermédiaire.

L'avion avait subi une visite annuelle des cent heures environ 15 heures avant l'accident. A l'occasion de cette maintenance ainsi que lors des visites précédentes, le défaut de verrouillage de la commande du train d'atterrissage n'a pas été détecté. Le pilote mentionne que depuis qu'il a acheté l'avion, en 1995, il a toujours connu cette commande dans cette configuration de sorte que le défaut de verrouillage de la commande lui paraissait une situation normale : il manœuvrait toujours la commande sans la tirer.

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote privé avion de 1984. Le jour de l'accident il totalisait 950 heures de vol dont environ 600 sur type.

## CONCLUSION

L'accident est dû à une défaillance non détectée du système de verrouillage de la commande du train d'atterrissage. Cette défaillance n'a pas prévenu une manœuvre involontaire de la commande.

Ont contribué à l'accident :

- le fait que ce verrouillage était déjà défectueux lors de l'achat de l'avion, ce qui a habitué le pilote à ignorer le verrouillage ;
- la non détection de la position « UP » de la commande avant le décollage.