

INCIDENT

16 septembre 2006 – avion immatriculé F-GRRK

Evénement :	sortie longitudinale de piste lors d'un posé-décollé en instruction.
Cause identifiée :	absence de décision d'interruption de l'approche.

Conséquences et dommages : capotages du train principal endommagés.

Aéronef : avion Issoire Aviation APM 20 « Lionceau ».

Date et heure : samedi 16 septembre 2006 à 16 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : AD Rethel (08), piste 24 non revêtue, sèche, (hauteur de l'herbe environ 10 cm), 760 m x 60 m, LDA : 615 m, TODA : 760 m, pente montante de 0,65 %, altitude : 410 pieds.

Nature du vol : local, instruction.

Personnes à bord : instructeur + pilote.

Titres et expérience : instructeur, 56 ans, PPL (A) de 1970, FI (A) de 2005, 718 heures de vol dont 14 sur type, 88 heures dans les trois mois précédents dont 11 sur type, 264 heures en instruction, 71 dans les trois mois précédents dont 13 sur type.

pilote, 28 ans, PPL (A) de 2002, 94 heures de vol dont deux en double commande sur type,

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'incident : vent 200° / 05 kt, visibilité 4 000 m, SCT à 3 000 pieds, température 25 °C, QNH 1021 hPa.

CIRCONSTANCES

L'instructeur indique, qu'après un premier posé-décollé normal, le pilote se présente pour le même exercice sur la piste 24 non revêtue. Il effectue la finale légèrement au-dessus du plan de descente, la vitesse est comprise entre 60 et 65 nœuds et les volets braqués à 25 degrés. Le train principal touche à mi-piste alors que la vitesse est d'environ 50 nœuds. Après le posé du train avant, le pilote augmente la puissance afin de décoller. L'avion embarque fortement à gauche et traverse un nuage de poussière causé par un engin

La vitesse en finale préconisée dans le manuel de vol est de 62 nœuds

Le manuel de vol indique que les volets peuvent être braqués entre 12,5° et 25°

agricole travaillant dans un champ longeant la piste. Le pilote explique qu'il désactive le réchauffage du carburateur, rentre les volets vers 12 degrés et corrige la trajectoire de l'avion. Les paramètres du moteur sont normaux. Le pilote effectue la rotation à 54 nœuds en augmentant en positionnant doucement le manche vers l'arrière. Le train avant se lève mais l'avion ne décolle pas. L'instructeur et le pilote entendent l'avertisseur de décrochage. Le pilote relâche le manche vers l'avant et repose le train avant. Il vérifie que la manette de puissance est bien poussée vers l'avant et tire plus fermement sur le manche vers l'arrière. L'avion ne décolle pas. Alors que ce dernier passe les marques du seuil décalé de la piste 06 (soit à 115 m de l'extrémité de la fin de piste 24), l'instructeur décide d'interrompre le décollage. Il reprend les commandes et parvient à arrêter l'avion à une dizaine de mètres au-delà de l'extrémité de la piste.

Dans la même configuration le manuel de vol préconise une vitesse de 58 nœuds.

Les essais du moteur n'ont pas révélé d'anomalie.

La masse (614 kg) et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur.

Le manuel de vol précise que l'avertisseur sonore de décrochage se déclenche au moins cinq nœuds environ avant le décrochage et que la vitesse indiquée de décrochage à la masse de 634 kg (masse maximale autorisée au décollage), au niveau de la mer en atmosphère standard est de 51 nœuds avec 12,5° de volets et une inclinaison nulle. Il est indiqué que lors d'un décollage à la masse de 634 kg, il faut éviter de cabrer prématurément avant 50 nœuds et de procéder « par action dosée du manche vers l'arrière ».

Dans les conditions du jour, les performances de l'avion sont les suivantes :

- longueur de roulement au décollage : 400 m,
- longueur d'atterrissage : 350 m.

