

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PSKX

Événement :	sortie latérale de piste à l'atterrissage, tentative de décollage, collision avec le sol.
Causes identifiées :	technique d'atterrissage insuffisante, tentative de décollage hors piste.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Murphy Rebel à train classique (construction amateur).

Date et heure : mercredi 20 août 2003 à 09 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Aix-les-Milles (13), piste 33.

Nature du vol : convoyage.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 40 ans, ATPL de 2002 délivrée par les Etats-Unis, validée par la France jusqu'en avril 2004, 1 700 heures de vol, dont 5 h 30 sur type et 1 h 50 dans les 12 mois précédents (vol de l'événement).

Conditions météorologiques : relevées par la station automatique de l'aérodrome d'Aix-les-Milles :
-09 h 00 : vent 110° / 04 kt, maximum dans l'heure précédente 090° / 08 kt, température 32 °C,
-10 h 00 : vent 220° / 02 kt, maximum dans l'heure précédente 110° / 08 kt, température 35°C.
évaluées sur le site de l'accident : vent calme, CAVOK.

Circonstances

Le pilote convoie son avion de Cannes Mandelieu à Aix-les-Milles en vue d'un renouvellement du certificat de navigabilité.

Après avoir parcouru environ 350 mètres de roulement à l'atterrissage, avec dix degrés de volets sortis, l'aéronef sort de la piste par la droite. Il traverse une zone herbeuse puis le chemin de roulement parallèle à la piste, quitte le sol de quelques mètres, décroche et percute le sol.

Du touché des roues sur la piste au lieu de l'impact final, l'avion a parcouru un peu plus de cinq cents cinquante mètres.

(suite page suivante)

Le pilote explique que dès qu'il a senti l'aéronef partir à droite il a contré en freinant à gauche. Comme l'avion ne revenait pas dans l'axe de la piste, il a augmenté un peu la puissance pour redonner de l'efficacité aux gouvernes. Pour passer le dénivelé du chemin de roulement, il a encore augmenté la puissance et en même temps tiré sur le manche. Il a ensuite vainement tenté de décoller.

Les témoins (ayant tous une activité professionnelle liée à l'aéronautique) décrivent une arrivée, un atterrissage et un roulement sur la piste effectués à des vitesses qui leur ont paru élevées. Le touché des roues a eu lieu sur l'axe de piste au niveau des marques du seuil de la piste 33. Ils ont entendu une accélération du moteur alors que l'aéronef quittait la piste et roulait dans l'herbe. En fin de course, l'avion s'est soulevé de quelques mètres puis est retombé lourdement sur le nez et la roue droite.

Les traces laissées sur la piste et dans l'herbe confirment les dires du pilote et des témoins.

Les observations sur l'hélice montrent que le moteur délivrait de la puissance au moment de l'impact final.

Le pilote avait acquis son aéronef en juillet 2002. Il avait effectué 5 h 30 de vol dans les jours qui avaient suivi cette acquisition. Il ne l'avait plus utilisé jusqu'au jour de l'événement.

Au moment de l'accident, le vent au sol était faible et variait en direction du sud-est au sud-ouest.