

ACCIDENT

18 août 2004 - avion immatriculé HB-ONH

Evénement :	basculement sur le dos lors d'un décollage en campagne.
Causes identifiées :	☐ obstination à entreprendre le vol, ☐ prise en compte insuffisante de l'environnement.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Piper J3 C-65 / L-4, moteur Rolls-Royce O-200 de 100 ch.

Date et heure : mercredi 18 août 2004 à 7 h 40.

Exploitant : club.

Lieu : Buis-les-Baronnies (26), domaine de la Gardette.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 27 ans, PPL délivrée par la Suisse en 2003, 188 heures de vol dont 80 sur type, 16 heures dans les trente jours précédents dont 13 sur type.

Conditions météorologiques : AD Montélimar (26) situé à 60 km au nord-ouest du site de l'accident : vent 300° / 02 kt, visibilité 20 km, FEW à 600 pieds, SCT entre 2 500 et 3 000 pieds, température 18 °C, QNH 1011 hPa.

Circonstances

Le mardi 17 août 2004, après avoir fait le plein de carburant, le pilote et son passager envisagent de décoller de l'aérodrome de Montélimar pour rejoindre l'aérodrome d'Aubenasson (26) où la famille du passager réside. Le pilote estime qu'environ une demi-heure est nécessaire pour ce voyage de dix-neuf milles marins. Un instructeur lui indique que le vol est possible à condition de partir immédiatement, avant le développement des cellules orageuses visibles sur l'horizon.

Ils décollent à 18 h30. Sur le trajet, la situation météorologique se dégrade rapidement. Après plusieurs altérations de cap pour éviter des orages sur le relief, le pilote se perd. Il se dirige alors vers le sud-est, seule direction lui semblant possible pour rester hors des nuages. Il décide ensuite d'entreprendre un atterrissage de précaution sur une parcelle de blé fraîchement fauchée. Il atterrit sans problème.

Le lendemain matin, le pilote souhaite décoller sans tarder car il doit ramener l'avion en Suisse avant le jeudi midi. Il prend connaissance des conditions météorologiques via une émission télévisée donnant les prévisions par département. Le propriétaire du terrain lui indique que la parcelle mesure environ 170 mètres.

Il décide de décoller dans le sens opposé à celui de l'atterrissage. Lors du roulement, l'avion n'atteint pas la vitesse de rotation. A l'approche des limites du champ de blé, le pilote tire sur le manche. L'avion heurte des sorghos sur le champ adjacent et bascule sur le dos.

Dans la direction de décollage choisie, la parcelle de blé mesure environ 170 mètres, dont 160 sont utilisables. La parcelle de sorghos qui la jouxte mesure environ 230 mètres. Elle est inutilisable pour le roulement et son extrémité est délimitée par une haie d'arbres d'une vingtaine de mètres de hauteur.

Le terrain était détrempé par les pluies abondantes de la veille. Le pilote précise qu'il n'a pas vérifié l'état du sol ni mesuré la longueur disponible pour le décollage.

L'avion était configuré pour le décollage, sa masse était de 530 kg, passager et bagages compris. La masse maximale autorisée pour le décollage est de 580 kg.

Dans les conditions atmosphériques du jour et pour cette masse, le manuel de vol indique une distance de décollage d'environ 500 mètres (passage d'un obstacle de 15 mètres), et une longueur de roulement d'environ 280 mètres, sur une piste gazonnée horizontale et sèche.

Le pilote précise qu'il n'était pas informé de l'obligation de prévenir les autorités de cet atterrissage en campagne. La délivrance d'une autorisation de départ est soumise à une évaluation par l'autorité des conditions de décollage.

