

Perte de contrôle lors d'une manœuvre à faible hauteur, collision avec le sol

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

Aéronef	Avion Robin Cap 10 B immatriculé F-GSUP
Date et heure	1 ^{er} mai 2005 vers 18 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de L'Aigle Saint-Michel (61)
Conséquences	Avion détruit, pilote et passager décédés

CIRCONSTANCES

De retour d'un vol de convoyage en provenance de Cholet (49) le pilote effectue un survol de la piste 25 de l'aérodrome de L'Aigle, à basse hauteur et vitesse importante. Il amorce une montée et un virage à gauche. L'avion entre en collision avec le sol à proximité du seuil de la piste 07.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Renseignements sur les personnels

Pilote

- ☐ PPL de 1985 en état de validé, PP de 1991, non renouvelé.
- ☐ Qualifications mono et multi-moteur, VFR de nuit (mars 1997), FI (février 2000), FE (juillet 2001) en état de validité et voltige (premier et deuxième cycles).
- ☐ Il totalisait 6 222 heures de vol en qualité de commandant de bord, 111 heures dans les trois derniers mois et 24 heures dans les 30 derniers jours.

Passager

- ☐ PPL de 2003, sans qualification voltige.
- ☐ Il totalisait 387 heures de vol, dont 58 heures sur type, 15 heures dans les trois derniers mois dont 6 sur type et 9 heures dans les trente derniers jours dont 2 sur type.

Conditions météorologiques

Les conditions estimées au moment de l'accident sont les suivantes :

- ☐ vent 350° pour 7 nœuds avec rafales à 10 nœuds ;
- ☐ visibilité supérieure à 10 km ;
- ☐ nébulosité : deux à trois octats d'altocumulus dont la base se situe entre 3 000 et 4 000 m.

Renseignements sur l'avion

Au moment de l'accident, le centrage de l'avion se situait dans la plage autorisée.

La masse de 761 kg est légèrement supérieure à la masse autorisée en catégorie d'exploitation A (acrobatique) de 760 kg ; elle reste toutefois inférieure à la limite maximale autorisée en catégorie U (utilitaire) de 830 kg.

Renseignements sur les organismes et la gestion

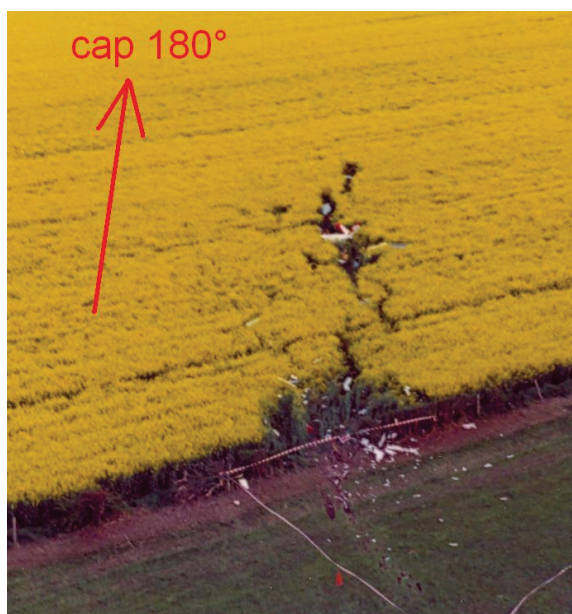
Le club avait loué l'avion auprès d'un autre club pour la période du 1^{er} au 9 mai afin d'initier certains de ses pilotes à la voltige. Le contrat de location précisait que « *la conduite de l'avion devra obligatoirement être assurée par l'instructeur du club de L'Aigle* » nommément cité.

Renseignements sur l'épave et sur l'impact

L'épave est retrouvée orientée au cap 180°, dans un champ de colza qui jouxte la piste.

L'examen de l'épave n'a pas permis de mettre en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident.

L'étude des diverses ruptures atteste d'une collision avec le sol à haute énergie.



Epave du F-GSUP

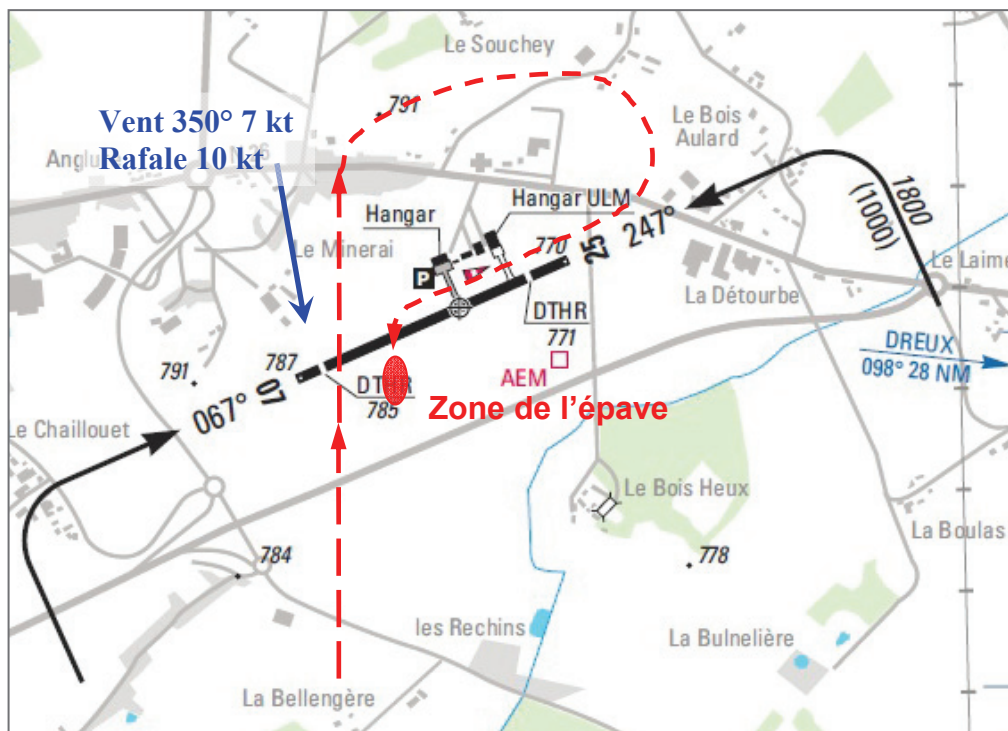
Renseignements supplémentaires

L'agent AFIS présent à Cholet explique que le pilote du F-GSUP a demandé par radio la possibilité de décoller à contre QFU. Il l'a alors informé qu'il aurait un vent arrière d'environ 5 kt. Il a vu l'avion pénétrer sur la piste à partir de la bretelle centrale et s'aligner à mi-piste sans remonter celle-ci pour décoller.

Les témoignages de deux pilotes qui se trouvaient sur la terrasse du club de L'Aigle ont été recueillis.

Ils expliquent avoir vu l'avion venir du sud à une hauteur de 1 500 ft environ, effectuer un virage en descente par la droite puis un passage à basse altitude (à une hauteur un peu supérieure à celle de la manche à air) et à vitesse élevée le long de la piste 25, décalé sur la droite. Arrivé au milieu de la piste, l'avion a pris une assiette à cabrer estimée à 30°, puis a décroché par l'aile gauche.

Ces témoignages concordants ont permis de reconstituer la trajectoire de l'avion.



Le décollage depuis le milieu de la piste de l'aérodrome de Cholet avec du vent arrière, et le survol à basse hauteur de la piste de l'aérodrome de l'Aigle semblent indiquer que le pilote a pris des risques par excès de confiance.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à la décision du pilote d'effectuer une manœuvre à faible hauteur, ne garantissant alors pas de marges de sécurité en cas de perte de contrôle.

L'enquête n'a pas permis de déterminer les causes de la perte de contrôle de l'avion.

L'excès de confiance du pilote en ses propres capacités a vraisemblablement contribué à l'accident.