

ACCIDENT

18 juillet 2006 - avion immatriculé F-GGYK

Evénement :	collision avec le sol lors d'une figure de voltige.
Cause identifiée :	improvisation de la figure à une hauteur insuffisante pour la réaliser en sécurité.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Robin Cap 10 B.

Date et heure : mardi 18 juillet 2006 à 20 h 45.

Exploitant : club.

Lieu : AD Saint-Pierre-d'Oléron (17).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- pilote, 50 ans, PPL(A) de 1975, FI(A) de 2001 autorisation voltige 2nd cycle de 2003, 5 972 heures de vol dont 250 sur type et 63 dans les trois mois précédents dont 8 heures 30 sur type.
- passager, 20 ans, pilote stagiaire, 9 heures de vol sur DR 400 dont 30 minutes comme pilote stagiaire seul à bord.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 010 à 020° / 10 kt, CAVOK, température 29 °C, QNH 1013 hPa.

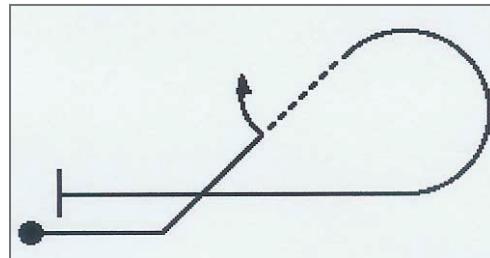
CIRCONSTANCES

Le pilote propose au passager, en vacances et pilote stagiaire dans un autre club, d'effectuer un vol autour de l'île de Ré (17).

Après une demi-heure de vol, le pilote annonce sur la fréquence d'auto-information qu'il est de retour vers l'aérodrome pour une intégration en piste 10. Quelques secondes après, il précise qu'il va « s'intégrer en faisant un passage bas ». Des témoins au sol, tous pilotes, dont un instructeur du club et son élève qui attendent au point d'arrêt de la piste 10 à bord d'un avion, voient arriver le Cap 10 de l'ouest, à une hauteur d'environ cinquante pieds, entre l'axe de piste et l'aire de stationnement des avions (voir carte ci-après). Le Cap 10 réalise un « retournement sous 45° » (voir croquis ci-après) devant les installations du club. En fin de boucle l'avion entre en collision avec le sol à une centaine de mètres du parking avec une assiette à piquer de l'ordre de 70°, sans inclinaison. Les témoins précisent que le moteur fonctionnait jusqu'à la collision et que la trajectoire semblait contrôlée. L'instructeur indique qu'il

a eu l'impression que l'avion s'est présenté avec une vitesse insuffisante pour réaliser la figure de voltige. Il ajoute que l'assiette à cabrer de l'avion était d'« au moins soixante degrés ».

L'examen de l'épave n'a révélé aucune anomalie pouvant être à l'origine de l'accident. L'exploitation de la mémoire de l'accéléromètre électronique a mis en évidence des accélérations inférieures aux limites autorisées.



retournement sous 45°

Cette figure commence avec une montée sous 45°. Un demi-tonneau centré sur la trajectoire montante permet de passer sur le dos. Un 5/8ème de boucle complète la figure et ramène l'avion en position horizontale. C'est également une manœuvre de changement de direction qui permet de maintenir altitude et vitesse



situation de l'accident