

## RAPPORT

### Accident survenu le 31 décembre 2009 à l'avion immatriculé F-OHXY

<b>Événement :</b>	rotation prématurée, maintien du second régime lors du décollage, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	absence d'action corrective lors d'une rotation prématurée.
<b>Facteur contributif :</b>	vérifications insuffisantes avant le décollage.

**Conséquences et dommages :** aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Cessna 172 S.

**Date et heure :** jeudi 31 décembre 2009 vers 11 h 00.

**Exploitant :** société.

**Lieu :** AD Saint-François (971), piste 11 revêtue 600 m x 20 m.

**Nature du vol :** voyage.

**Personne à bord :** pilote + 3.

**Titres et expérience :** pilote, 59 ans, PPL (A) de 1980, 490 heures de vol dont environ 60 sur le modèle, 3 heures dans les trois mois précédents, aucune le mois précédent.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent 090° / 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 500 pieds, température 29 °C, température du point de rosée 22 °C, QNH 1015 hPa.

### CIRCONSTANCES

Lors de ses vacances en Guadeloupe, le pilote prévoit de se rendre à l'aérodrome de Canefield (Ile de la Dominique) en compagnie de trois passagers. Lors du décollage de la piste 11, peu après la rotation, l'avion dévie sur la gauche, perd de la hauteur et heurte le sol en bordure de piste. Le train avant se rompt dans une ornière et l'avion s'immobilise sur le nez à une vingtaine de mètres du bord de la piste.

Les observations réalisées sur l'épave montrent que l'avion a heurté le sol avec une forte assiette à cabrer, une inclinaison à gauche et une vitesse verticale importante. Le compensateur de profondeur a été retrouvé en position « cabré ».

Le pilote explique qu'il s'est aligné sur la piste avec les volets sortis à 10°. Il a mis la pleine puissance et vérifié les paramètres du moteur avant de lâcher les freins. Il se souvient qu'il a effectué la rotation à 65 kt, que l'avion s'est élevé normalement puis s'est incliné sur la gauche. Il a « remis les ailes à plat » et, voyant des arbres devant lui, il a agi sur le palonnier droit pour tenter de revenir vers la piste. Il a entendu l'avertisseur de décrochage et décidé d'atterrir devant lui. L'avion a heurté le sol avant qu'il n'ait eu le temps de réduire la puissance.

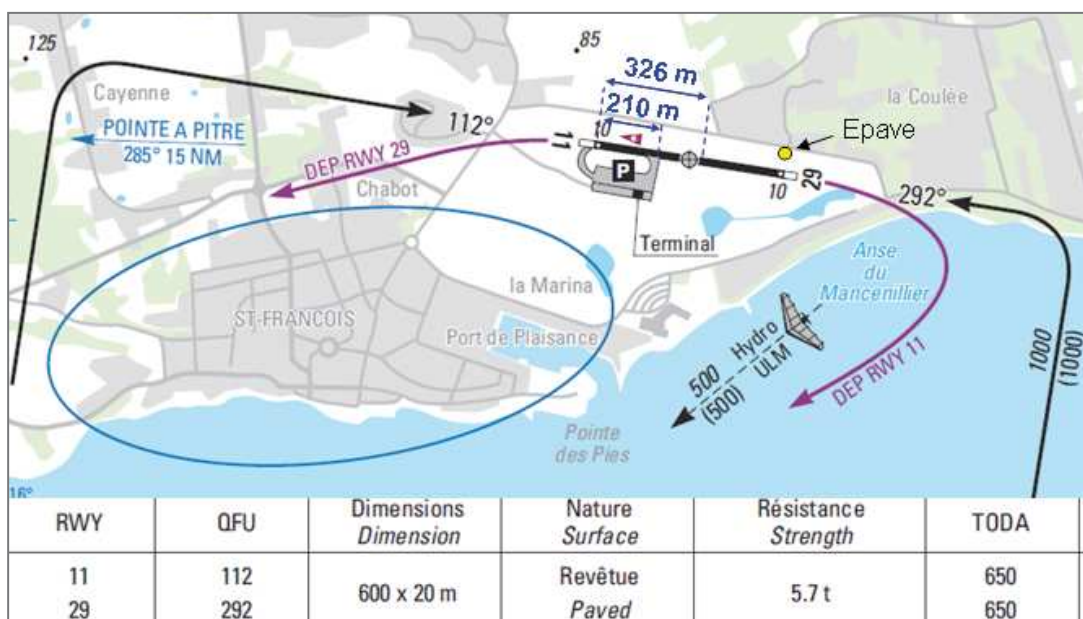
Le pilote précise qu'il n'a pas effectué de vol de « reprise en main » sur cet avion et qu'il n'avait pas piloté d'avion à ailes hautes depuis un an environ.

Le propriétaire de l'avion, témoin de l'accident, explique que la rotation a eu lieu au niveau de la voie de circulation située à environ 210 mètres du seuil de la piste 11. Il ajoute que l'avion n'est pas monté et avait une forte assiette à cabrer. Il précise qu'avec cet avion, la rotation est réalisée habituellement après la voie de circulation.

La masse de l'avion était supérieure d'une dizaine de kilogrammes à la masse maximale certifiée au décollage. Le centrage de l'avion était légèrement arrière, dans les limites définies par le constructeur. Le circuit anémométrique n'a pas pu être examiné suite à l'accident. L'anémomètre est uniquement gradué en nœuds.

la vitesse de rotation indiquée dans le manuel de vol pour un décollage sur piste courte, à la masse maximale, est de 51 kt ; la vitesse de décrochage avec les volets sortis à 10° est de 43 kt

en tenant compte des conditions du jour de l'accident, le manuel de vol indique « en appliquant la technique de décollage sur terrain court, une course au sol de 326 m et un passage des 15 m de 552 m ».



Extrait de la carte d'atterrissage à vue de Saint-François