

RAPPORT

accident survenu le 12 avril 2010 à l'avion immatriculé F-GSGD

Evénement :	sortie latérale de piste lors du roulement au décollage, collision avec le PAPI.
Cause identifiée :	maîtrise insuffisante de la technique de décollage par vent traversier turbulent.
Facteurs contributifs probables:	appréhension et ressources insuffisantes pour gérer le vol seul à bord.

Conséquences et dommages : les deux demi-ailes fortement endommagées.

Aéronef : avion Robin DR 400-160.

Date et heure : lundi 12 avril 2010 à 18 h 05.

Exploitant : club.

Lieu : AD Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel (45), piste revêtue, 1 392 m x 30 m.

Nature des vols : voyage.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 65 ans, PPL(A) de 1986, 678 heures de vol dont 150 sur type, 6 dans les trois mois précédents, toutes en double commande, dont 4 sur type.

Conditions météorologiques : AD Orléans Bricy situé à 17 NM au nord-ouest du lieu de l'accident : vent 030° / 16 à 24 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT entre 3 000 et 5 000 pieds, température 12 °C, température du point de rosée 3 °C, QNH 1017 hPa.

Circonstances :

A destination de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole (78) le pilote s'aligne en piste 05 au niveau du peigne. Il explique qu'il positionne les volets à 15 degrés et qu'il place le manche verticalement dans l'axe de piste. Il applique la puissance de décollage puis lâche les freins. Lorsque l'avion atteint une vitesse d'environ quarante kilomètres à l'heure, le pilote ressent que l'aile gauche se soulève. Il agit sur le manche à gauche afin de contrer cet effet. L'avion se dirige vers la gauche. Le pilote diminue la puissance du moteur au minimum et laisse l'avion décélérer sans freiner. L'avion sort de piste par la gauche. Le bord d'attaque de chaque demi-aile heurte respectivement un élément du PAPI*. L'avion s'immobilise sur l'herbe. Le pilote ramène l'avion au parking.

*La distance entre le point d'alignement de l'avion et le PAPI est d'environ cent-cinquante mètres.

L'aérodrome était utilisé en auto-information depuis cinq minutes lors du décollage. Le pilote précise qu'il avait été attentif aux informations météorologiques délivrées à la fréquence au pilote de l'avion qui le précédait au décollage. La position de la manche à air au moment du décollage était en cohérence avec les informations reçues. Après l'accident, des pilotes lui ont indiqué que les hangars sur l'aérodrome provoquaient des turbulences sur la piste en présence d'un tel vent de secteur nord-nord-est.

Le pilote avait été appelé par un membre de son aéroclub dans l'après-midi pour lui proposer de faire l'aller-retour entre Saint-Cyr et Orléans. L'objectif du vol était de transporter un autre pilote et un mécanicien afin de convoier un autre avion.

Le pilote avait volé six heures dans les trois mois précédents dont quatre sur type, toutes en instruction en prévision du renouvellement de sa licence dans les trois mois. Il vole en moyenne entre trente et cinquante heures par an et cherche à effectuer ces vols en compagnie d'un autre pilote afin de partager les frais et les tâches à bord. Il préfère voler en semaine lorsque l'activité aérienne en aviation générale est réduite.