

Collision lors d'un vol de convoyage

Aéronefs	1 - Avion Robin Cap 10 immatriculé F-GKAM 2 - Avion Robin Cap 21 immatriculé F-GLOT
Date et heure	Lundi 30 mai 2011 à 16 h 50 ⁽¹⁾
Exploitants	Clubs
Lieu	5 milles marins à l'est de Saint-Laurent-des-Eaux (41)
Conséquences	1 – pilote et passager légèrement blessés, verrière éclatée, aile et aileron droits fortement endommagés 2 – aile gauche fortement endommagée, hélice légèrement endommagée

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote du Cap 10 décolle de la piste 20 revêtue de l'aérodrome de Tours Val de Loire (37) avec un passager. Le pilote du CAP 21 décolle immédiatement derrière pour un vol de convoyage que les deux pilotes ont prévu de réaliser en patrouille à destination de l'aérodrome d'Orléans Saint Denis de l'Hôtel (45). En sortie de la CTR de Tours, le Cap 21 rejoint le CAP 10 à une altitude d'environ 1 500 pieds et se positionne sur sa droite.

Le pilote du CAP 21 explique qu'en traversant une zone de turbulences son avion descend rapidement de quelques mètres puis remonte brusquement en se rapprochant du CAP10. Malgré une action à droite sur le manche, il ne peut éviter la collision de l'aile gauche de son avion avec l'intrados de l'aile droite du Cap10. Le CAP 21 pivote alors vers la gauche autour du point de contact et bascule sur le dos. Au cours de cette phase de vol, l'hélice heurte la partie supérieure de la verrière du CAP 10 qui éclate. Il parvient à s'éloigner du CAP 10.

Malgré l'endommagement important des ailes et de la verrière du CAP 10, les deux pilotes parviennent à garder le contrôle de leurs avions. Après avoir contrôlé les paramètres de vol et la maniabilité de leurs avions, ils conviennent de poursuivre le vol individuellement vers l'aérodrome de destination.

Le pilote du CAP 10 totalise 475 heures de vol depuis 1984 dont 133 heures sur type. Son expérience du vol en patrouille est d'environ 10 heures.

Le pilote du CAP 21 totalise 852 heures de vol depuis 1996 dont 24 heures sur type. Son expérience du vol en patrouille est d'environ 150 heures.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 270° pour 10 à 15 kt, rafales à 25 kt, visibilité 10 000 mètres, FEW 048 SCT 170, température 27 °C, température du point de rosée 14 °C, 1010 hPa.

CONCLUSION

L'accident résulte d'une prise en compte insuffisante des conditions météorologiques par le pilote du CAP 21 pour la réalisation d'un vol en patrouille.