

**Décollage au second régime, décrochage, collision avec le sol
lors d'un vol d'initiation**

Aéronef	Avion Wassmer Jodel D112 immatriculé F-BKCF
Date et heure	Samedi 14 mai 2011 à 11 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome privé de Mouy (60)
Conséquences et dommages	Pilote et passagère blessés, aéronef détruit

⁽¹⁾Heure locale.

Le rapport relatif à cet événement a été publié en décembre 2011. Il a été modifié respectivement en novembre 2013 et en mai 2014 pour tenir compte d'informations complémentaires parvenues au BEA après publication.

CIRCONSTANCES

Le pilote effectue des vols d'initiation au profit de membres d'un comité d'entreprise. Il décolle de la piste 24 non revêtue avec une passagère. Un témoin au sol, pilote d'avion, d'ULM et instructeur planeur indique qu'après le décollage, l'avion vole à environ 10 mètres de hauteur et ne prend plus d'altitude. Il voit ensuite l'avion s'incliner à gauche et disparaître en contrebas d'un champ. L'avion est retrouvé dans une clairière située à proximité de la piste.

Les conditions météorologiques sur l'aérodrome de Beauvais situé à 12 NM au nord-ouest du site de l'accident indiquent un ciel légèrement nuageux (SCT à 3 000 pieds, SCT à 23 000 pieds), une visibilité supérieure à 10 km, un vent du 340° pour 10 à 19 kt.

Le vent de travers limite démontré de l'avion Jodel D112 est de 15 kt.

Le pilote a débuté sa formation en 1971 et obtenu un brevet élémentaire de pilote d'avion le 1er août 1972 après 25 heures de vol. Le pilote a repris en 1983, s'est arrêté en 1985 puis a repris en 2004. Il a obtenu son brevet de base avion en décembre 2005 et son PPL en août 2007.

Il totalisait environ 164 heures de vol dont 3 heures sont notées sur son carnet de vol comme effectuées sur avion à train classique. Dans les douze derniers mois il a réalisé 5 heures de vol dont 35 minutes dans les 90 jours précédant l'accident. L'attestation aux différences requise sur avion pour piloter un avion à train classique n'apparaît pas sur son carnet de vol.

Les informations recueillies ont permis de déterminer qu'après le décollage, l'avion volait probablement au second régime à incidence élevée, puissance maximum et vitesse faible. La combinaison d'un fort vent traversier et d'une action inappropriée aux commandes est à l'origine de cette situation et du décrochage qui en a résulté.

CONCLUSION

L'accident est dû à l'absence de prise en compte du vent traversier et à une technicité insuffisante qui ont probablement conduit le pilote à effectuer un décollage au second régime. Sa faible expérience sur avion à train classique ainsi que le peu d'entraînement réalisé dans l'année sont des facteurs contributifs.