

**Perte de contrôle lors d'évolutions à faible hauteur après le décollage,
collision avec le sol**

| | |
|---------------------------------|---|
| Aéronef | Avion Canadian CFC Ltd Harvard T6 immatriculé F-AZIG |
| Date et heure | Dimanche 17 juillet 2011 à 17 h 53 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Privé |
| Lieu | Aérodrome Lyon Bron (69) |
| Conséquences et dommages | Pilote et passager décédés Avion détruit |

⁽¹⁾Heure locale.

⁽²⁾22.12.11 -
Une modification
a été apportée au
texte. Cette version
en ligne tient compte
de la modification,
prière de s'y référer.

CIRCONSTANCES⁽²⁾

Le pilote, accompagné d'une passagère, se prépare à rouler pour la piste 16 revêtue de l'aérodrome de Lyon Bron en vue d'un vol vers Dijon (21). Il annonce au contrôleur son intention de faire un passage sur la piste 16 après le décollage. A la question « 16 ou 34 ? », il répond que finalement il fera « une oreille » puis « un passage en 34 ». Le contrôleur répond positivement à cette demande et autorise le décollage.

Après le décollage, des témoins voient l'avion se maintenir en palier à quelques mètres du sol, train et volets rentrés, puis accélérer et virer légèrement à gauche dès l'extrémité de piste. Le pilote affiche alors une forte assiette à cabrer et renverse le virage vers la droite avec une inclinaison importante. Vers 200 ft, il perd le contrôle de l'avion qui prend une forte assiette à piquer et entre en collision avec le sol.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie mécanique susceptible d'expliquer l'accident.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 160° pour 8 kt, FEW 2 300 pieds, SCT 23 000 pieds, visibilité 10 km, température 16 °C, QNH 1010 hPa. Le pilote était titulaire d'une licence PP(A) de 1975 (TT), MEP de 1990, IR de 1993. Il totalisait 4 511 heures de vol dont 285 sur type, 64 heures dans les trois mois précédents dont 5 sur type et 3 dans les 24 heures précédentes, toutes sur type. Il avait obtenu une qualification « voltige premier cycle » le 27 mars 2010 et avait réalisé depuis une dizaine d'heures de voltige, dont 3 sur T6.

L'article 1^{er} de l'arrêté du 13 mars 1992 précise : « *la voltige aérienne comprend tout vol au cours duquel le pilote effectue intentionnellement des manœuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau* ».

Une « oreille » est une évolution dans un plan oblique comprenant une montée suivie d'un virage à plus de 90° d'inclinaison. Elle se pratique avec une marge de hauteur suffisante pour pallier toute perte éventuelle d'altitude durant son déroulement.

Les figures de voltige sont effectuées sur des axes identifiés dont les planchers sont généralement compris entre 1 000 et 3 000 ft. Les détenteurs d'un premier cycle de voltige ne sont pas habilités à effectuer des présentations à basse hauteur.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote d'effectuer d'une figure de voltige improvisée à faible hauteur.

La pratique de la voltige nécessite des conditions et des marges de sécurité qu'il est impératif de respecter. Cet événement est à rapprocher de l'accident du F-PRFK le 3 octobre 2009 (rapport d'enquête BEA f-fk091006 <http://www.bea.aero/docspa/2009/f-fk091003/pdf/f-fk091003.pdf>).