

**Vibrations moteur après le décollage, demi-tour,
atterrissage au-delà de l'extrémité de piste,
collision avec un obstacle**

Aéronef	Avion Robin DR1050 immatriculé F-BMPK
Date et heure	Vendredi 22 avril 2011 à 9 h 37 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome d'Annecy-Meythet (74)
Conséquences et dommages	Avion détruit, pilote blessé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, copropriétaire de l'avion, décolle de la piste 04 revêtue de l'aérodrome d'Annecy vers l'aérodrome de Bellegarde. Peu après le décollage, il perçoit des vibrations en provenance du moteur et fait demi-tour. Alors qu'il effectue une approche pour la piste 04 revêtue, il se ravise et décide d'utiliser la piste en herbe. En finale, il change à nouveau d'intention et tente d'atterrir sur la piste revêtue qu'il survole entièrement. Les roues touchent le sol au-delà et à droite de l'extrémité de piste. L'avion entre en collision avec la clôture de l'aérodrome.

Le pilote indique qu'après le demi-tour, il ne se souvient pas si le moteur délivrait encore de la puissance. Il n'explique pas la raison de ses changements de décision ni de son obstination à atterrir.

Six jours auparavant, la tubulure d'échappement avait été réparée à Bourg-en-Bresse (01) à la suite d'une rupture en vol. L'examen du moteur a montré que les vibrations étaient dues au remontage d'un collecteur d'échappement inadapté.

La veille de l'accident, le pilote avait convoyé l'avion vers Annecy. Au cours du vol, la présence de monoxyde de carbone dans la cabine avait été révélée par le changement de couleur d'une pastille de contrôle. Le pilote avait signalé l'incident à l'autre propriétaire de l'avion. Ils avaient décidé de ne plus le faire voler avant une révision complète de l'échappement. Le pilote avait changé d'avis le lendemain car il voulait faire proroger sa licence par un instructeur présent à Bellegarde.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : CAVOK, le vent 02 kt de direction variable, la température de 16 °C et le QNH de 1011 hPa.

Le pilote, 54 ans, était titulaire d'une licence PPL(A) de 2009, UL de 1999 et VV de 2004. Il totalisait 212 heures de vol sur avion dont 8 heures dans les trois derniers mois et trente minutes dans les vingt-quatre dernières heures.

CONCLUSION

Les vibrations du collecteur d'échappement n'ont pas affecté le fonctionnement du moteur. L'accident est dû à la mauvaise appréciation du point d'aboutissement de la trajectoire par le pilote et à son obstination à poursuivre l'atterrissage.

Des émanations de monoxyde de carbone ont pu partiellement contribuer à altérer son jugement.