

Perte de contrôle lors du décollage, collision avec un obstacle

Aéronef	Moto-planeur Siren PIK 30 immatriculé F-CFPO
Date et heure	Dimanche 26 juin 2011 à 13 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome d'Ixassou (64) à usage restreint
Conséquences	Aéronef fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle en piste 26 non revêtue de l'aérodrome d'Ixassou pour un vol local. Alors que le moto-planeur est en phase d'accélération en palier à faible hauteur, il descend, touche la piste avec le train d'atterrissage et sort par la gauche en direction de la limite sud de l'aérodrome. Au passage d'une haie, l'aile gauche s'encastre dans un arbuste plus haut que les autres. Déséquilibré, le moto-planeur heurte le sol et s'immobilise dans un champ en contrebas.

Le pilote explique qu'il a l'habitude de décoller en faisant un palier d'accélération à quelques mètres du sol avec les volets sortis à 8°. Il estime que pour le vol de l'accident, sa hauteur était d'environ un mètre. Il précise qu'il a ressenti un phénomène de déventement alors que la vitesse atteignait 90 km/h. Il n'a pas pu éviter le contact avec la piste et souligne que le moto-planeur a touché le sol alors qu'il contrait les effets du vent du sud. Il n'a pas pu maintenir sa trajectoire dans l'axe de la piste et s'est rendu compte qu'il ne pourrait pas s'arrêter avant la haie. Il a tenté de poursuivre le décollage et de passer par-dessus pour éviter un choc frontal.

L'examen de l'épave n'a révélé aucun dysfonctionnement permettant d'expliquer la perte de contrôle. La masse et le centrage étaient dans les limites définies par le constructeur. Le manuel de vol précise que, dès que le planeur atteint la vitesse de 70 km/h pendant la course au décollage, le pilote doit adopter une pente de montée normale à 80 km/h.

Le pilote totalisait 2 390 heures de vol dont environ 2 000 sur le type depuis 1993. Il était familier de l'aérodrome et avait réalisé 6 heures de vol dans les trente jours précédents.

Le message d'observation de Biarritz, station météorologique la plus proche, était le suivant : LFBZ 261200Z 19005KT 100V250 CAVOK 37/15 Q1016 NOSIG.

CONCLUSION

L'accident est dû à l'improvisation d'une technique de décollage inadaptée qui n'a pas permis au pilote de conserver une marge suffisante pour s'affranchir des turbulences aérologiques.

La carte d'atterrissage à vue relative à l'aérodrome précise, dans les consignes particulières, que « *L'attention des pilotes est spécialement attirée sur les conditions aérologiques très particulières, notamment en cas de vent du sud* ».