

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

Aéronef	Avion Yak 52 immatriculé RA-3619K
Date et heure	Dimanche 24 avril 2011 à 18 h 55 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Fontenay-Trésigny (77)
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, avion détruit

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote du Yak 52 décolle de l'aérodrome de Lognes (77), où son avion est basé, pour un vol local. Il a l'intention de participer à un rassemblement d'avions Yak à la Ferté-Alais (91) pour lequel la mise en place est prévue le lendemain. Il entend sur la fréquence de Lognes que l'un de ses amis est également en vol sur un autre Yak 52. Ils conviennent de se retrouver en vol à l'est des installations et décident de se rendre à l'aérodrome de Fontenay-Trésigny.

Sur la fréquence d'auto-information de l'aérodrome de Fontenay-Trésigny, le pilote du premier Yak 52 annonce l'arrivée des deux avions et leur intention de survoler la piste 12 en service à basse hauteur. Un pilote instructeur, de retour d'un vol, estime leur hauteur entre 50 et 100 ft.

Le pilote du second Yak 52 explique qu'ils avaient l'intention de réaliser un deuxième survol de la piste 12. Il indique qu'ils ont augmenté la puissance afin de débiter une montée et un virage à droite pour rejoindre la branche vent arrière.

Il précise qu'il a vu le premier avion prendre une forte assiette à cabrer avant de le perdre de vue. Lorsqu'il est établi en vent arrière, il voit sur sa droite le premier avion heurter le sol. Des témoins au sol indiquent que l'avion a dévié de sa trajectoire à droite avant de piquer vers le sol.

Aucun message radio n'a été émis par le pilote dans les instants qui ont précédé l'accident.

L'examen général de l'épave indique que l'avion a heurté le sol avec une forte assiette à piquer et une inclinaison sur la droite. L'examen approfondi des ruptures des différents gouvernes et de la chaîne de commande montre qu'elles sont consécutives à l'impact avec le sol. Aucun endommagement préexistant n'a été mis en évidence. Le moteur délivrait de la puissance.

L'avion avait subi un accident environ un an auparavant lors d'un atterrissage avec le train rentré.

Le pilote âgé de 61 ans était titulaire d'une licence de pilote privé avion française de 1986 ainsi que d'une licence de pilote privé avion russe de 2006. Il totalisait 850 heures de vol. Le passager était également titulaire d'une licence de pilote privé avion. Une autopsie a été réalisée sur les deux occupants de l'avion et n'a révélé aucun élément susceptible d'avoir contribué à l'accident. Le Yak 52 est équipé de

doubles commandes en tandem. Il n'a pas été possible de déterminer qui était le pilote aux commandes lors de l'accident.

Les aéronefs immatriculés dans un pays tiers, pourvus d'un certificat de navigabilité délivré selon l'annexe 8 de l'OACI et qui ne sont pas exploités à des fins commerciales, survolent librement le territoire français. Le suivi de navigabilité des avions immatriculés en Russie était délégué à la Fédération des Aviateurs privés de Russie (FLA). Or, depuis 2004 l'autorité de l'aviation civile de la Fédération de Russie ne reconnaît plus la FLA comme autorité en charge de la délivrance des licences de pilotes, des certificats d'immatriculation, des certificats de navigabilité (CDN) et du suivi de la navigabilité.

Aucun lien direct n'a été démontré entre cet accident et le suivi de navigabilité. Cependant il apparaît qu'aucune surveillance, notamment celle des programmes de maintenance appliqués à ces aéronefs, n'est réalisée, que ce soit par les autorités de l'aviation civile russe ou française. En réponse à la recommandation émise par le BEA à la suite d'un précédent accident, survenu au Yak 54 immatriculé RA-3332K le 4 mai 2008 à Longchamps (27), la DGAC envisage de publier une AIC pour définir les conditions de vol de ces avions sous régime de laissez-passer français.

CONCLUSION

L'accident résulte d'une perte de contrôle lors d'une manœuvre à basse hauteur. Les causes de cette perte de contrôle n'ont pas pu être déterminées.

L'absence de préparation du vol en formation et des manœuvres associées sont des facteurs contributifs.