

Sortie longitudinale de piste au décollage

Aéronef	Avion Piper Aircraft PA28 immatriculé F-HASR
Date et heure	Jeudi 14 juin 2012 à 17 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Bordeaux-Mérignac (33), piste 11 non revêtue 685 x 60 m, 1% ascendante
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné d'une passagère, prévoit un vol au départ de l'aérodrome de Bordeaux-Mérignac à destination de La Rochelle (17). Après avoir fait le plein de carburant, il s'aligne en piste 11. Lors de la mise en puissance et pendant l'accélération au décollage, le pilote constate que le régime moteur est de 2 500 tr/min au lieu des 2 700 tr/min recommandés par le constructeur dans le manuel de vol. Il s'en inquiète et manipule le frein de parc afin de s'assurer que celui-ci n'est pas serré. Il précise qu'aux deux tiers de la piste sa vitesse atteint 50 kt. Il décide tout de même de décoller et tire sur le manche. L'avion reste dans l'effet de sol mais ne monte pas et n'accélère pas. Le pilote réduit alors les gaz et atterrit sur l'extrémité de piste restante. Il actionne les freins mais ne parvient pas à arrêter l'avion. Il traverse la clôture d'enceinte et s'immobilise dans une vigne située à 50 m de l'extrémité de la piste.

La procédure de décollage normal décrite dans le manuel de vol mentionne une vitesse de rotation comprise entre 48 et 53 kt en fonction de la masse, avec un cran de volet. Celle sur terrain court ou meuble requiert l'utilisation de deux crans de volet et d'une vitesse de rotation comprise entre 41 et 49 kt.

Lors de l'événement, la masse et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur. Le pilote ne se souvient pas de la position des volets qu'il a sélectionnée pour ce décollage.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vents observés sur les deux stations les plus proches : Mérignac 270° pour 10 à 16 kt, Saint Emilion 140° pour 8 à 14 kt, CAVOK, température 28 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1 011 hPa. Il est possible que le vent du sud-est établi depuis le matin ait tourné à l'ouest au moment de l'accident.

Le pilote totalisait 88 heures de vol depuis 2007, dont 60 en double commande et 12 sur le type. Après une interruption de 9 mois, il avait effectué un vol en double commandes 2 mois avant l'accident.

CONCLUSION

L'accident est dû à une interruption tardive du décollage après que le pilote a constaté une accélération anormale lors du roulement au décollage. La faible expérience générale et le manque d'expérience récente du pilote ont pu altérer ses capacités de jugement. Un changement de la direction du vent entre le moment où il s'est aligné et celui où il a décollé a également pu contribuer à dégrader les performances de décollage.

Lors de la préparation d'un vol, il est important de prendre en compte l'accumulation de contraintes telles qu'une longueur de piste réduite, une pente ascendante et une température élevée dans l'éventualité d'une anomalie avant la vitesse de rotation. Lors du roulement au décollage, le pilote ne doit pas hésiter à envisager une interruption de la manœuvre s'il ne dispose pas clairement de la puissance nécessaire.