

Interruption du décollage, sortie latérale de piste

Aéronef	Avion Cessna 172 immatriculé F-GDIY
Date et heure	19 février 2015 vers 12 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Brioude Beaumont (43)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale..

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de trois passagers, a prévu de réaliser un vol de navigation depuis l'aérodrome de Brioude Beaumont (43) à destination de l'aérodrome de Saint-Etienne Bouthéon (42). Il s'aligne au seuil de piste 33 non revêtue⁽²⁾ et affiche la puissance de décollage. Lors du roulement au décollage, à mi-piste, alors que l'avion atteint une vitesse de 45 kt, il estime qu'il n'a plus la distance suffisante pour décoller et décide d'interrompre le décollage. Il freine mais ne parvient pas à maîtriser la trajectoire. L'avion dévie sur la gauche, sort de piste et termine sa course dans une haie d'arbres.

⁽²⁾870 m x 50 m.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen de l'avion

L'examen de l'avion montre que la commande de puissance était sur la position « *plein gaz* » et que la commande des volets était sur 0°, cohérente avec la position des volets.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques observées par le pilote sur le site étaient les suivantes :

- vent calme ;
- CAVOK.

2.3 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, titulaire d'une licence PPL(A) depuis novembre 2012, totalisait 112 heures de vols, toutes sur type, dont 30 en tant que commandant de bord et 3 heures dans les trois mois précédant l'accident.

Le pilote indique qu'il a oublié de réduire la puissance lorsqu'il a décidé d'interrompre le décollage. Il s'est focalisé sur l'action de freinage et il a perdu le contrôle de la trajectoire. Il pensait avoir positionné la commande de volets sur 10° (premier cran) pour le décollage.

2.4 Masse et centrage, performances au décollage

Lors de l'événement, la masse et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur. La masse de l'avion était proche de la masse maximale au décollage.

Le manuel de vol précise que pour un décollage normal, les volets peuvent être positionnés sur 0° ou 10° et que la vitesse de rotation est de 55 kt.

Pour un décollage à la masse maximale, sur piste en herbe située à 1 457 ft d'altitude, par vent calme, volets sur 0°, la distance de roulement au décollage est de l'ordre de 350 à 400 mètres.

3 - CONCLUSION

L'accident résulte d'une application incomplète de la procédure d'interruption du décollage par le pilote qui a conduit à une perte de maîtrise de la trajectoire de l'avion.

Lors du briefing « *avant décollage* », l'item « *panne au décollage* » permet de préparer le pilote à l'éventualité d'une interruption du décollage et d'activer dans la mémoire de travail les informations et les actions à effectuer, le décollage étant une phase de vol très dynamique.