

31 événements étudiés

Les douze accidents mortels de l'échantillon sont consécutifs à une perte de contrôle en vol.

Au total, quatorze cas ont conduit à une perte de contrôle en vol. Au moins onze d'entre eux sont survenus lors d'une altération de cap significative, voire lors d'une tentative de demi-tour.

À l'inverse des pertes de contrôle en vol, ni les quatre cas de collision avec des obstacles sans perte de contrôle, ni les deux cas d'amerrissage contrôlé n'ont conduit à des blessures mortelles.

Une expérience accrue ne semble pas, d'un point de vue statistique, influencer positivement sur la gestion d'une diminution de la puissance du moteur au décollage et sur son issue.

Les cinq accidents de l'échantillon survenus au cours de vols d'instruction en double commande ont tous eu une issue fatale. Dans ces cinq cas, une franche altération du cap a été observée. L'hypothèse d'une tentative de demi-tour est supposée dans trois de ces cas.

Dans au moins deux cas, l'enquête a montré qu'un virage a été entrepris alors que l'environnement dans l'axe de piste était manifestement propice à l'atterrissage forcé.

Dans un troisième cas, étant donné la longueur de piste restante et la hauteur de l'avion à la survenue de la panne, l'atterrissage dans l'axe était probablement possible même s'il présentait un risque de sortie de piste et de collision avec la clôture d'enceinte de l'aérodrome.

Neuf diminutions de puissance peuvent être associées à des anomalies techniques. Elles concernent principalement le carburateur et le système d'allumage.

Neuf événements semblent liés davantage à une mise en œuvre inappropriée de l'avion par le pilote. Il s'agit principalement de défauts d'alimentation en carburant liés à une mauvaise sélection de réservoir carburant avant le décollage.