

Dysfonctionnement des volets, interruption du décollage, sortie longitudinale de piste, collision avec un obstacle

Aéronef	Avion Tecnam P2002-JF immatriculé F-GVOR
Exploitant	Club
Date et heure	Dimanche 27 novembre 2011 à 16 h 45 ⁽¹⁾
Lieu	AD privé de Corbonod (01)
Conséquences	Pilote blessé, avion fortement endommagé

⁽¹⁾heure locale

CIRCONSTANCES

Le pilote, seul à bord, décolle de l'aérodrome de Belley (01) vers Albertville (73). Passant à proximité de l'aérodrome privé de Corbonod, il décide d'y effectuer un posé-décollé. Il configure l'avion et atterrit en piste 01 revêtue. Après le touché des roues, il remet les gaz et veut rentrer les volets vers 15°. Constatant que son action sur la commande électrique est sans effet, il décide d'interrompre le décollage. Il réduit complètement la puissance et débute un freinage énergique mais ne peut empêcher l'avion de sortir longitudinalement de piste. Le train d'atterrissage se rompt lors du passage sur un fossé. L'avion passe en pylône et termine sa course sur le dos.

Le pilote précise que, lorsqu'il a pris la décision d'interrompre le décollage, la vitesse était d'environ 35 à 40 kt et la longueur de piste restante d'environ 100 mètres.

Le manuel de vol indique que, dans les conditions du moment, la vitesse de rotation était de 45 kt, la distance de décollage était de 240 mètres, la vitesse de décrochage en configuration « pleins volets » était de 28 kt et le taux de montée avec 40° de volets est d'environ 450 ft par minute.

Trois semaines auparavant, un fonctionnement aléatoire de la commande électrique des volets avait été noté par des membres du club. Le disjoncteur du circuit semblait se déclencher lors des atterrissages. L'atelier de maintenance avait effectué des vérifications au sol sans identifier l'anomalie. Le pilote avait apposé une affichette sur le tableau de bord : « attention, sortie des volets, surveiller breaker ». Le club avait décidé que le moteur des volets serait changé lors de la prochaine visite « 50 heures ». Aucune restriction particulière n'avait été émise quant à l'utilisation de l'avion.

L'aérodrome privé de Corbonod est à usage restreint. La piste mesure 400 mètres de long et 20 mètres de large. Elle est revêtue et possède un profil convexe. En piste 01, la pente est de + 2 % sur 300 mètres puis légèrement descendante. Ne sont autorisés à l'utiliser en avion que les pilotes agréés et figurant sur une liste approuvée par la Préfecture, ou ayant fait une demande auprès du gestionnaire. Les ULM sont dispensés de cette autorisation.

Le pilote, 52 ans, détient une licence PPL(A) et totalisait 785 heures de vol dont 130 sur le type, 34 heures dans les trois mois précédents dont 10 sur type et aucune dans les vingt quatre heures précédentes. Il détient également une licence UL avec emport de passager. Il avait atterri une fois à Corbonod avec un instructeur sur un autre type d'avion et plusieurs fois en ULM et. Il ne faisait pas partie des pilotes autorisés à utiliser l'aérodrome.

Les conditions météorologiques sur le site étaient les suivantes : SCT à 2 000 ft, SCT à 25 000 ft, visibilité 9 000 mètres, vent faible de direction variable, température 6 °C, QNH 1025 hPa.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote d'effectuer un posé-décollé sur une piste courte avec un avion présentant un dysfonctionnement des volets aléatoire et connu.

Ont contribué à l'accident :

- La méconnaissance des performances réelles de l'avion qui a conduit le pilote à interrompre le décollage alors que l'avion était en mesure de voler.
- L'absence de réparation d'une anomalie identifiée par le club.
- L'absence de consignes restrictives du club pour l'utilisation d'un avion dont le fonctionnement des volets pouvait être défaillant.
- L'atterrissage sans autorisation sur un aérodrome à usage restreint.