

Sortie longitudinale de piste lors d'une interruption du décollage, collision avec une clôture

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

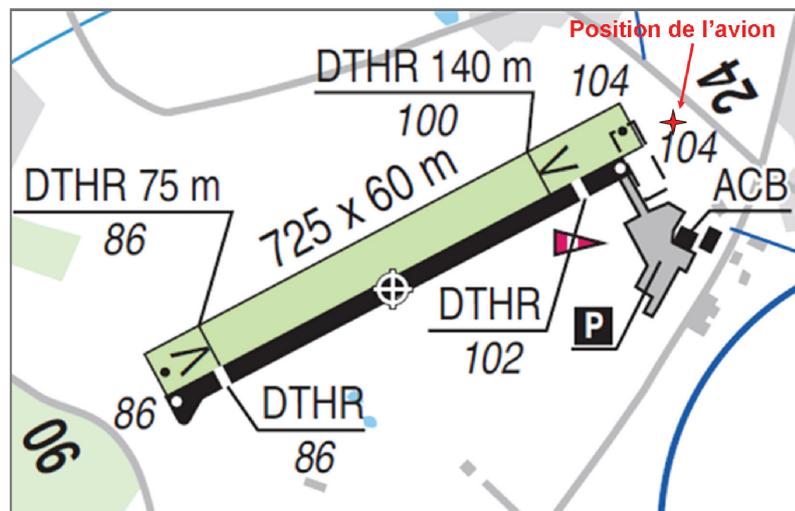
Aéronef	Avion Robin DR400-140B immatriculé F-GGXX
Date et heure	Samedi 11 août 2012 à 12 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome des Sables-d'Olonne Talmont (85)
Conséquences	Avion fortement endommagé

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné de deux passagers, s'aligne sur la piste 06 revêtue de l'aérodrome des Sables-d'Olonne Talmont pour un vol à destination de l'aérodrome de Poitiers Biard (86), où l'avion est basé. Il explique que l'avion accélère lentement lors du roulement au décollage. Il attribue cela à la masse élevée de l'avion. Il doit faire un effort important à cabrer pour décoller. L'alarme de décrochage retentit dès la rotation. Il « rend la main » et l'avion atterrit. Le pilote réduit les gaz et freine. L'avion sort de piste et s'immobilise à environ 50 m au-delà de l'extrémité de piste, dans un fossé, après avoir traversé la clôture d'enceinte de l'aérodrome. L'examen de l'épave montre que le décollage a été entrepris avec les volets en position atterrissage.

RENSEIGNEMENTS SUR L'AERODROME

L'aérodrome des Sables-d'Olonne est exploité en auto-information. La distance disponible pour le décollage de la piste 06 revêtue est de 730 mètres. Pour rejoindre le seuil de piste depuis le parking, les utilisateurs de l'aérodrome doivent remonter la piste.



Extrait de la carte VAC de l'aérodrome des Sables-d'Olonne

TEMOIGNAGE DU PILOTE

Le pilote, âgé de 59 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis octobre 2010. Il totalisait environ 100 heures de vol dont 18 sur DR400.

Le pilote explique que le matin du jour de l'accident, vers 9 h 00, il a entrepris un vol local avec deux autres passagers. Lors de ce vol, le voyant de charge de l'alternateur s'est allumé. Il a coupé puis remis en marche la batterie et l'alternateur sans parvenir à faire disparaître le voyant. Il a alors décidé d'écourter le vol et a atterri sans autre problème.

Le pilote indique qu'il a contacté le chef pilote et le président de son aéroclub. Ces derniers lui ont appris que depuis l'acquisition de l'avion en janvier 2012, le voyant de charge de l'alternateur s'allumait intempestivement. Ils lui ont conseillé de se fier au bon démarrage du moteur afin de lever le doute sur une éventuelle décharge de la batterie. Le mécanicien de l'aéroclub avait déterminé que ce problème technique était une fausse alarme probablement liée à une défaillance du bandeau d'alarmes.

Le pilote explique que vers 11 h 30, il a décidé d'entreprendre le vol de retour vers Poitiers. Il savait que l'avion était réservé par une autre personne à 14 h 00⁽²⁾. Il ajoute qu'après la mise en route du moteur, lors du test du bandeau d'alarme, tous les voyants sont restés éteints. Il a actionné la commande mécanique des volets à plusieurs reprises afin de vérifier si l'indicateur vert de sortie des volets, positionné sur le bandeau d'alarme, s'allumait. Ce voyant est resté éteint. Il a été perturbé par ce nouveau dysfonctionnement. Il ajoute qu'il était indisposé par la chaleur et que le trafic sur l'aérodrome était devenu important : il y avait plusieurs avions dans le circuit d'aérodrome ainsi que du largage de parachutistes. Le pilote explique que ces facteurs l'ont progressivement stressé, ce qui l'a probablement empêché d'accomplir tous les items des différentes check-lists. Il a constaté que trois disjoncteurs sur les quatre du panneau latéral⁽³⁾ étaient déclenchés. Il est parvenu à en réenclencher deux mais le disjoncteur « voyants », lié au bandeau d'alarmes, restait déclenché. Il a néanmoins décidé de partir afin de pouvoir rendre l'avion à temps.

Au point d'arrêt, il a attendu qu'un avion à l'atterrissage libère la piste pour pouvoir s'y engager et la remonter. Il explique que, de nouveau, son stress l'a perturbé dans la réalisation de la check-list avant alignement. Il a probablement omis à cet instant la vérification de la position des volets. Il s'est dépêché car il y avait un avion au point d'arrêt derrière lui, et un autre dans le circuit, qu'il ne voyait pas. Il ne voulait pas gêner les évolutions des autres utilisateurs de l'aérodrome. Lors du demi-tour en bout de piste, il a été surpris de constater que l'avion qui était derrière lui au point d'arrêt l'avait suivi pour s'aligner après lui. Il a effectué la check-list alignement⁽⁴⁾ puis affiché la pleine puissance.

Le pilote explique qu'il n'avait pas consulté le manuel de vol lors de l'allumage du voyant de charge, ni au sol après le vol local. Il précise qu'il connaît peu le fonctionnement du circuit électrique du DR400 ; il ne savait pas qu'il pouvait lever le doute d'une panne d'alternateur en regardant les indications de l'ampèremètre. Il ajoute qu'il n'a jamais fait d'entraînement à la panne électrique lors de sa formation initiale ni lors des vols ultérieurs en double commande.

⁽²⁾Le pilote avait prévu un temps de vol d'environ 1 heure.

⁽³⁾Aucun de ces disjoncteurs n'est relié au circuit de charge de la batterie par l'alternateur.

⁽⁴⁾Cette check-list ne comprend pas d'item sur la vérification de la position des volets.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Les quatre disjoncteurs côté gauche, pour être réenclenchés, ne doivent pas être enfoncés complètement, auquel cas ils se déclenchent à nouveau. Le pilote ne connaissait pas cette particularité.

La station automatique des Sables-d'Olonne a relevé à 12 h 00 un vent variable entre le 110° et le 160°, pour 6 à 11 kt et une température extérieure de 27 °C.

Le manuel de vol du DR400-140B indique que, dans les conditions du jour et avec les volets au 1^{er} cran, la distance disponible au décollage était suffisante.

CONCLUSION

L'accident est dû à la non-vérification de la position des volets avant l'alignement. De nombreux facteurs ont progressivement conduit à cette situation. Ceux-ci peuvent être illustrés par le schéma suivant :

