

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GFET

Événement :	perte de contrôle lors d'un arrêt-décollage.
Causes identifiées :	prise en compte insuffisante de l'état de la piste, actions de pilotage inappropriées pour l'arrêt-décollage.

Conséquences et dommages :	saumons gauche et droit, aileron gauche et cône de queue endommagés.
Aéronef :	avion SOCATA TB 10, sans carénages de roue le jour de l'accident.
Date et heure :	dimanche 10 novembre 2002 à 15 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Chelles (77), piste 22 non revêtue, 600 x 100 m, TODA = TORA = ASDA = 600 m, altitude : 207 pieds.
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 39 ans, PPL de février 2002, 210 heures de vol dont 52 sur type et 45 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 240° à 260° / 10 à 15 kt, visibilité 5 km, BKN à 1500 pieds, pluie faible, température 15 °C, QNH 1005 hPa.

Circonstances

Les renseignements suivants sont fournis par le pilote.

Le pilote prévoit d'emmener trois passagers parmi ses proches, pour un vol local d'environ une demi-heure. Il s'aligne pour le décollage au début de la piste 22 détrempée. Les volets sont en position "décollage". Il applique la puissance maximale du moteur avec les freins serrés et débute le roulement. A mi-piste, à la vitesse de cinquante nœuds (la vitesse préconisée pour le décollage est de soixante-cinq nœuds), il "soulage le train d'atterrissage avant et sent que l'avion ne veut pas décoller". Il décide d'interrompre le décollage, réduit la puissance et tire sur le manche. L'aile droite se soulève, le cône de queue et le saumon gauche touchent la piste. Le pilote augmente légèrement la puissance pour redresser l'avion, puis freine. L'avion glisse sur l'herbe mouillée. Afin d'éviter la collision avec une clôture située quelques mètres après l'extrémité de piste, le pilote freine dissymétriquement pour virer à gauche tout en augmentant à nouveau la puissance. Pendant le virage, l'aile droite touche le sol. Le pilote revient ensuite à son point de stationnement.

(suite page suivante)

Le pilote est familier de cet aérodrome sur lequel l'avion est basé. Il précise qu'il avait effectué, deux heures avant l'accident, seul à bord de cet avion, plusieurs circuits d'aérodrome sur cette piste. Elle ne lui avait pas paru anormalement détremée.

Avec une masse au décollage estimée à environ 960 kg, l'avion était à l'intérieur des limites de masse et de centrage.

Le document utilisé par l'aéroclub pour le calcul des performances de l'avion est le manuel de vol. Il indique qu'à la masse maximale au décollage (1150 kg), avec une température de 15 °C, au niveau de la mer, la longueur de roulement au décollage est de 325 mètres, par vent nul sur piste revêtue et sèche. A la masse maximale à l'atterrissage (1092 kg), dans les mêmes conditions, la longueur de roulement à l'atterrissage indiquée est de 190 mètres. Il précise que ces distances doivent être majorées de plus de 37 % sur terrain mou ou boueux, soit respectivement 445 et 260 mètres.

Le vol était planifié depuis un mois. Prévu le matin, il avait été reporté l'après-midi en raison de conditions météorologiques défavorables.

Des pluies importantes étaient tombées les jours précédents.