

ACCIDENT

survenu aux avions immatriculés F-GGYL et F-GCEX

Evénement :	abordage en vol.
Cause probable :	manœuvre de voltige à proximité d'un aéronef non détecté.

Conséquences et dommages :	1. aéronef fortement endommagé. 2. aéronef détruit.
Aéronefs :	1- avion F-GGYL Mudry "Cap 10 B". 2- avion F-GCEX SOCATA TB 10.
Date et heure :	lundi 28 janvier 2002 à 10 h 40.
Exploitant :	1- club. 2- école.
Lieu :	Limport (47).
Nature du vol :	convoyage
Personnes à bord :	1- pilote + 1. 2- pilote.
Titres et expérience :	1- pilote commandant de bord en place droite, 37 ans, CPL de 1992, FI SEP de 1992, 1 ^{er} et 2 ^{ème} degré de voltige de 1996, 3903 heures de vol dont 600 sur type et 146 h dans les trois mois précédents. -pilote en place gauche, 45 ans, CPL de 1989, FI SEP et MEP de 1989, IR de 1996, 6747 heures de vol dont 5 sur type et 150 h dans les trois mois précédents. 2- pilote, 26 ans, CPL SEP et MEP du 20 août 2001, IR et ME du 15 janvier 2002, 300 heures de vol dont 18 h 35 dans les trois mois précédents
Conditions météorologiques :	AD Agen situé à 10 NM au sud du site de l'accident : vent 090° / 04 kt, visibilité 6000 mètres, aucune nébulosité, aucune turbulence.

Circonstances

Le CAP 10 décolle de l'aérodrome de Villeneuve-sur-Lot vers 10 h 20. Il s'éloigne vers le nord afin d'attendre le TB 10. Le TB 10 décolle dix minutes plus tard et prend un cap direct sur Agen (cap 210° environ) à 1500 pieds QNH. Le CAP 10 rejoint comme prévu le TB 10 après un contact radio sur une fréquence définie au préalable.

Quelques minutes plus tard, les deux avions entrent en collision : la roulette arrière du CAP 10 frappe la partie supérieure droite du capot du TB 10. Simultanément, l'hélice du TB 10 découpe une partie du plan fixe droit de l'empennage du CAP 10 ainsi que la gouverne de direction (*voir photographies des dommages ci-après*).

Le pilote du TB10 décide d'atterrir d'urgence dans un grand champ labouré, moteur coupé. A l'atterrissage, en roulant sur le sol meuble, le train avant s'efface. Le pilote du CAP 10 décide d'atterrir sur la piste 11 à Agen. Le CAP 10 n'ayant plus de roulette arrière, le pilote perd le contrôle de l'aéronef à l'atterrissage au moment où le support de roulette arrière touche le sol. L'avion sort de piste et s'immobilise après avoir roulé quelques mètres dans l'herbe.

Témoignages des pilotes

Préparation du vol

L'instructeur voltige de l'école indique qu'il a décidé de ramener le CAP 10 sur l'aérodrome d'Agen et d'effectuer ce vol en compagnie d'un autre instructeur de l'école qui n'a pas volé sur CAP 10 depuis plus de dix ans. Un troisième pilote est prévu pour faire l'aller et le retour Agen – Villeneuve-sur-Lot avec le TB 10 de l'école pour déposer les deux instructeurs à Villeneuve-sur-Lot afin qu'ils ramènent le CAP 10. L'instructeur voltige décide d'être le pilote commandant de bord du CAP 10 en place droite.

GESTION DU VOL

Les pilotes du CAP 10 et du TB 10 expliquent qu'après avoir volé ensemble quelques instants, le pilote en place droite du CAP 10 effectue une " mise trois quarts dos ", vire à droite et s'éloigne d'un nautique et demi environ. Les pilotes des deux aéronefs se perdent alors de vue.

Le pilote du TB 10 indique qu'il a ensuite poursuivi à cap et altitude constants vers l'aérodrome d'Agen sans plus se soucier du CAP 10.

Le pilote en place droite du CAP 10 ajoute qu'après s'être éloigné, il a stabilisé son avion sur un axe orienté aux environs du cap 180° et a fait un premier tonneau par la droite avec stabilisation sur le dos à la demande du pilote en place gauche. Puis ce dernier a réalisé à son tour un tonneau dans les mêmes conditions mais plus lentement. Vingt degrés environ avant la remise à plat du second tonneau, les pilotes du CAP 10 ont ressenti un choc. Ils ont alors pensé qu'ils avaient percuté un oiseau, persuadés que le TB 10 était loin d'eux.

Simultanément, le pilote du TB 10 voit soudain la partie arrière d'un avion percuter le capot de son moteur sans pouvoir l'éviter. Il identifie ensuite cet avion comme étant le CAP 10 qui vient de le quitter quelques minutes auparavant.

Il ressent immédiatement des vibrations et une perte de puissance du moteur. Il en informe par radio les pilotes du CAP 10 et leur signale également l'importance des dégâts sur l'empennage de leur avion.

Les pilotes du CAP 10 décident d'assister l'atterrissage d'urgence du TB 10 avant de se poser sur l'aérodrome d'Agen.

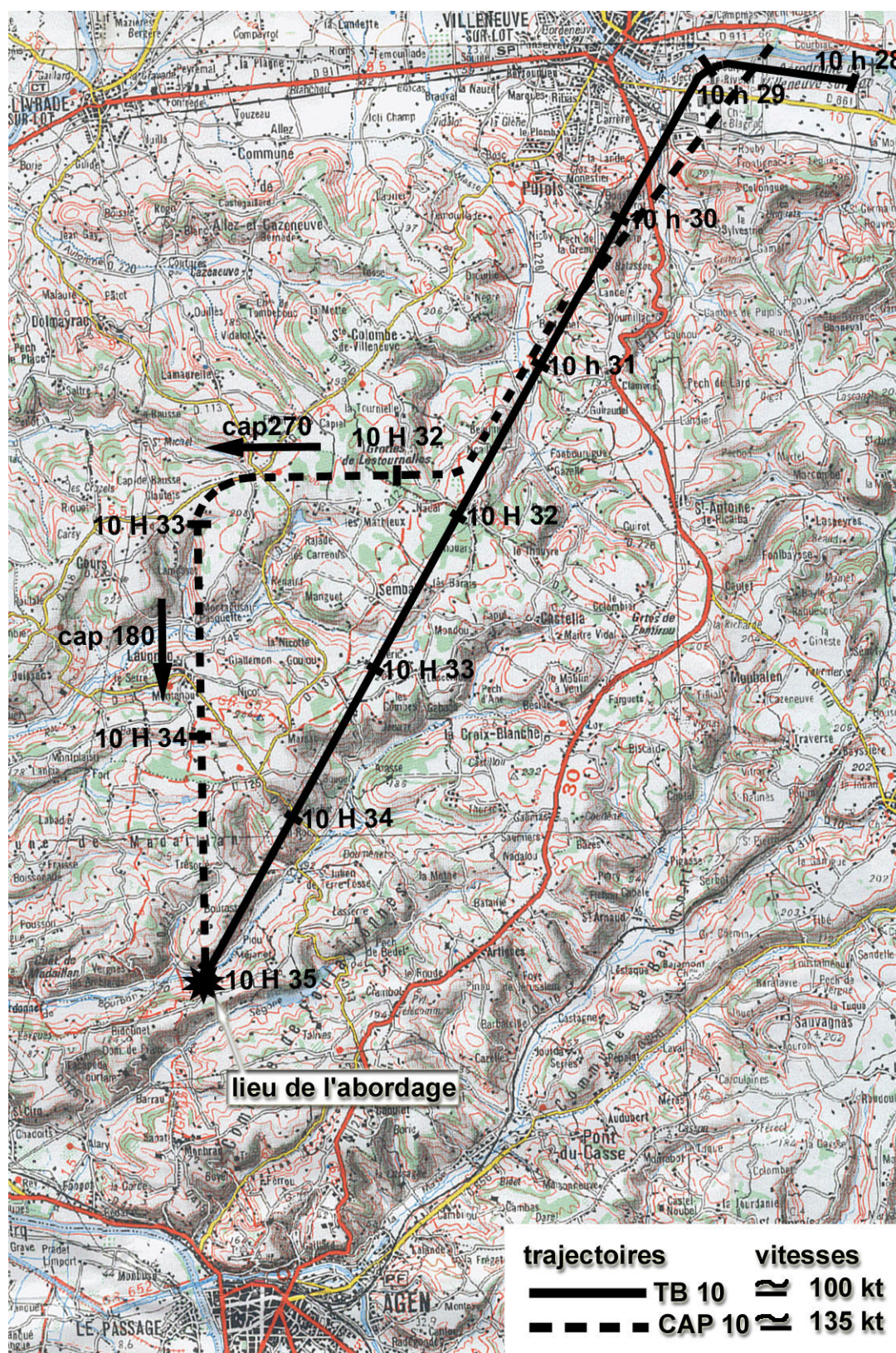
Les trajectoires probables des deux avions, reconstituées d'après les témoignages des pilotes, figurent en dernière page.

accident du F-GGXL et du F-GCEX le 28 janvier 2002



vues des dommages des gouvernes de l'empennage du Cap 10

accident du F-GGXL et du F-GCEX le 28 janvier 2002



trajectoires probables des deux avions