

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-ODSM

Evénement :	sortie longitudinale de piste au décollage.
Cause identifiée :	prise en compte insuffisante des conditions de décollage.

Conséquences et dommages :	pale d'hélice et roue avant endommagées.
Aéronef :	avion Piper PA 28 R 201 "Arrow".
Date et heure :	vendredi 15 mars 2002 à 15 h 30.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Camopi (privé)(97) piste non revêtue (latérite herbeuse), 1000 x 70 m.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 42 ans, PPL de 1988, 434 heures de vol dont 127 sur type, 13 h 30 heures dans les trois mois précédents dont 11 sur type.
Conditions météorologiques :	vent 050° / 05 kt, visibilité supérieure à 10 km, température 30 °C, QNH 1012 hPa.

Circonstances

Le pilote met en route puis quitte l'aire de stationnement. Il pénètre sur la piste et roule sur celle-ci sur une distance d'environ six cents mètres pour aller s'aligner au seuil 10. Il décide de décoller sans volet. Aligné, il affiche le régime moteur maximum en conservant les freins serrés. Il lâche les freins puis l'avion accélère. Après sept cents mètres de roulement, la vitesse indiquée est de 60 nœuds pour une vitesse de rotation prévue de 65 nœuds . Le pilote tire sur manche, le train avant se soulève mais l'avion ne décolle pas. L'avertisseur de décrochage retentit. Le pilote interrompt le décollage, met la commande de richesse sur "étouffoir" et freine. L'avion glisse sans ralentir sur le sol boueux, le pilote tente d'effectuer un demi-tour. L'avion continue de glisser sur le côté tout en gardant une trajectoire rectiligne, franchi l'extrémité de la piste et s'immobilise dans la végétation.

L'examen de l'avion montre que la commande de richesse est sur "étouffoir", la commande de pas de l'hélice est sur "plein grand pas" et la commande de puissance sur "plein gaz". Les volets sont rentrés. Le compensateur de tangage est sur "neutre".

L'aéronef était dans les limites de masse et de centrage.

Une heure avant la tentative de décollage un orage avait éclaté sur la région, la piste était mouillée et en partie boueuse.

Le bilan technique de la piste réalisé par l' Armée de l'Air fait état "d'une piste de bonne portance. Néanmoins les essais d'inhibition ont démontré une grande sensibilité aux précipitations".

Le manuel de vol de l'avion prévoit dans la configuration utilisée et les conditions du jour une distance de roulement de 610 mètres et une distance de décollage de 760 mètres pour une vitesse de rotation de 70 nœuds.

Pour un terrain "mou", le manuel de vol de l'avion indique d'afficher 25 degrés de volets (deux crans), la distance de roulement est dans ce cas de 350 mètres et la distance de décollage de 580 mètres pour une vitesse de rotation de 60 kt.

Il n'est pas exclu qu'en mettant la commande de richesse sur "étouffoir" pendant l'interruption du décollage, le pilote ait mis dans le même mouvement la commande de pas de l'hélice sur "grand pas".