

INCIDENT

14 janvier 2006 - avion immatriculé RA-1931K

Evénement :	collision en courte finale avec une ligne électrique.
Cause identifiée :	<input type="checkbox"/> décision tardive d'interrompre l'approche, <input type="checkbox"/> préparation du vol insuffisante.

Conséquences et dommages : aile gauche légèrement endommagée.

Aéronef : avion Yakovlev Yak 52.

Date et heure : samedi 14 janvier 2006 à 16 h 00.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Morand (37) (privé), piste non revêtue 1 080 m x 60 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 49 ans, PPL(A) de 2000, licence de pilote privé délivrée par la Russie en 2004, 145 heures de vol dont 30 sur type, quatre heures dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : AD Tours (37) situé à 34 km au sud-ouest du site de l'incident : vent 140° / 04 kt, CAVOK, température 9 °C, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome d'Amboise (37) avec un passager dans le but d'effectuer pour la première fois une intégration sur l'aérodrome privé de Morand, sans intention d'atterrir. Un autre pilote les accompagne à bord d'un deuxième Yak 52. Ils reconnaissent la plateforme. Le pilote du RA1931K rejoint la vent arrière main droite pour la piste 17.

En finale, il positionne les volets sur le premier cran et sort le train d'atterrissement. En courte finale, il remet les gaz. Il aperçoit un éclair suivi d'un bruit de claquement sec. Il se reporte à la verticale de l'aérodrome et demande au pilote du deuxième Yak de vérifier l'état du train d'atterrissement et des ailes. Aucune anomalie n'étant constatée, il décide de repartir sur Amboise et atterrit sans autre problème.

Au sol le pilote constate que l'aile gauche est entaillée sur le bord d'attaque au niveau du tube pitot sur une longueur de 20 centimètres environ. L'hélice présente quelques traces d'impacts.

Lors de la remise de gaz, l'hélice a heurté une ligne électrique de moyenne tension haute de neuf mètres et située à soixante mètres du seuil de piste. Le choc a provoqué un arc électrique, puis le câble a glissé le long de l'aile gauche jusqu'au tube pitot, provoquant une entaille sur le bord d'attaque.

Avant d'entreprendre le vol, le pilote avait été informé par le propriétaire de la plateforme de la présence d'une ligne électrique située à proximité du seuil de piste. Le pilote n'a pu détecter sa présence.

L'arrêté de création de l'aérodrome, en date du 15 avril 2002, requiert l'aménagement d'un seuil décalé à 640 mètres du seuil de la piste 17, afin de tenir compte de la présence de la ligne électrique. Le marquage associé n'était pas visible le jour de l'accident. Le pilote indique qu'il n'était pas informé de l'existence de ce seuil décalé.

Le pilote ne figurait pas sur la liste des utilisateurs de l'aérodrome privé.

La hauteur minimale de survol d'un obstacle lors d'un vol à vue est de cinq cents pieds.



Vue des dommages de l'aile gauche