

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GUXE

Evénement :	perte de contrôle en montée initiale, collision avec le sol.
Causes identifiées :	prise en compte insuffisante des conditions de décollage du jour, non décision d'interrompre le décollage.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-160.

Date et heure : lundi 8 décembre 2003 à 13 h 15.

Exploitant : club.

Lieu : AD Champrond-en-Gâtine (privé) (28), altitude 880 pieds, piste 23 non revêtue, longueur : 600 m, pente légèrement montante : environ 0,5 %.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience :
-pilote, 73 ans, PPL de 1987, 2 190 heures de vol dont 334 sur type et 4 dans les trois mois précédents, aucune sur type.
-passager en place avant droite, 57 ans, PPL de 2000, environ 500 heures de vol.
-passager en place arrière, 44 ans, PPL de 1990, 170 heures de vol.

Conditions météorologiques : AD Chartres situé à 17 NM à l'est du site de l'accident : vent 140° / 08 à 12 kt, CAVOK température 7 °C, QNH 1 022 hPa, estimées par le pilote : vent 200° / 05 à 10 kt.

Circonstances

Chaque lundi, les trois pilotes effectuent un vol voyage composé de trois étapes où chacun prend la place de commandant de bord à tour de rôle. Ce jour, le vol prévu est Lognes (77), Champrond-en-Gâtine (28), Blois (41), Lognes. Après l'atterrissage sur la piste non revêtue 05 de Champrond et une escale de quelques minutes, le pilote s'installe en place gauche pour la deuxième étape comme convenu avant le voyage.

Il explique qu'il remonte toute la piste. Les volets positionnés sur le premier cran, il s'aligne sur la piste 23. Il est surpris par la durée du roulement sur la piste mouillée et grasse. Il décolle peu avant l'extrémité de piste après avoir renoncé à interrompre le décollage craignant d'endommager l'avion dans cette manœuvre. Il entend

l'avertisseur de décrochage se déclencher brièvement pendant la rotation. Il effectue un palier puis vire à droite à faible inclinaison pour éviter un bois situé à environ cinq cents mètres sur l'axe de décollage.

Le passager assis à sa droite lui signale alors la présence d'une ligne électrique haute d'une dizaine de mètres, face à l'avion et à la même hauteur, qu'ils n'avaient pas remarquée avant le décollage (*voir photographies ci-après*). Le pilote tire fermement sur le manche afin de l'éviter et sort par réflexe le deuxième cran de volets. L'avion s'enfonce, touche le sol à plat, glisse et s'immobilise quelques mètres avant la ligne électrique, à trois cents mètres environ de l'extrémité de la piste et à trente degrés de l'axe de décollage.

Le pilote ajoute qu'il avait estimé la distance de décollage (passage des quinze mètres) à environ 580 mètres. Il n'a pas effectué de mise en puissance "sur freins" avant le décollage pensant que l'état de la piste ne le permettait pas.

Les trois pilotes utilisaient cet aérodrome pour la première fois.

Le matin du jour de l'accident un des passagers avait téléphoné au gérant de l'aérodrome afin d'obtenir l'autorisation d'utiliser l'aérodrome, sans qu'il soit fait mention de problème pour utiliser l'aérodrome.

Le sol était très humide depuis une quinzaine de jours. Le faible ensoleillement ne permettait pas l'assèchement de la surface de la piste.



vue de situation (la ligne électrique est représentée en blanc pour une meilleure visualisation)



partie de la ligne électrique face au sens de décollage (représentée en blanc)