

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GORH

Evénement :	perte de contrôle lors d'un posé-décollé avec un fort vent traversier, décollage manqué.
Causes identifiées :	-estimation erronée des conditions météorologiques, -excès de confiance de l'instructeur dans les capacités de l'élève.

Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	avion Robin DR 400 - 160.
Date et heure :	dimanche 21 mars 2004 à 15 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Pont-sur-Yonne (89), piste 32 non revêtue 1 000 x 60 m.
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	instructeur + élève + 2.
Titres et expérience :	-instructeur, 46 ans, PPL de 1978, FI de 1985, ATPL de 1989, 14 000 heures de vol dont 3 500 en instruction. -pilote-stagiaire, 17 ans, BB d'octobre 2003, 58 heures de vol toutes sur type dont 11 h 30 seul à bord.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 250° / 11 kt rafales 25 à 30 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 2 700 pieds, température 14 °C, QNH 1015 hPa.

Circonstances

Trois avions se rendent de Sézanne (51) à Pont-sur-Yonne dans le cadre d'une sortie organisée par le club. Après le déjeuner, l'instructeur propose à son élève d'effectuer un circuit d'aérodrome afin que celui-ci s'entraîne à atterrir par vent traversier avant d'effectuer le vol retour. Les deux premiers avions décollent en piste 32 et s'éloignent en direction de Sézanne. L'élève décolle pour un circuit main gauche. L'instructeur et l'élève expliquent que la finale est stabilisée avec les volets en position atterrissage. L'élève atterrit au début de la piste. Il contrôle le roulement de l'avion en actionnant le manche vers la gauche et le palonnier droit. Il applique la pleine puissance, rentre les volets vers la position décollage et repousse la commande du réchauffage carburateur. L'avion accélère et l'élève maintient le manche à gauche. A la rotation, à 120 km/h, l'aile gauche se soulève brusquement et l'aile droite touche la piste. L'instructeur reprend les commandes mais ne parvient pas à contrôler la trajectoire. L'avion retombe au sol, effectue un premier demi-tour, recule sur plusieurs mètres et accomplit un second demi-tour. Le moteur s'arrête et l'avion s'immobilise à 250 mètres de l'extrémité de piste.

L'instructeur ajoute qu'il était conscient de la présence de rafales de vent, mais que l'air

lui a semblé stable lors du circuit de piste. Il n'a pas remarqué la présence de cumulonimbus autour de l'aérodrome. Avant son départ de Sézanne, il avait retenu les informations météorologiques suivantes :

Paris Charles De Gaulle (situé à 50 NM du site de l'accident)

METAR : 210930Z 26017KT 9999 SCT026 SCT034 10/04 Q1012 NOSIG

TAF : 210800Z 210918 24015KT 9999 SCT025 TEMPO 0918 25015G30KT 6000 SHRA SCT008 SCT020CB PROB30 TEMPO 1518 4000 –TSRA SCT005 BKN015CB

Environ quinze minutes après l'accident, une forte averse est passée sur l'aérodrome.

Le manuel de vol de l'aéronef indique que le vent de travers limite démontré est de 22 nœuds.