

Collision avec des oiseaux lors du roulement au décollage, interruption du décollage, sortie longitudinale de piste

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Piper PA46-500TP Malibu Meridian immatriculé F-HGIE
Date et heure	22 juin 2015 à 08 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Montpellier Candillargues (34)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote, trois passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de trois passagers, s'aligne sur la piste 14 de l'aérodrome de Montpellier Candillargues pour un vol à destination de l'aérodrome de Lyon Bron (69).

Il affiche la puissance de décollage et lâche les freins lorsque le régime maximal est atteint. Après environ 200 mètres de roulement, il aperçoit des oiseaux s'envoler au loin et décide de poursuivre le décollage. Alors que la vitesse atteint 75 kt, l'avion entre en collision avec des oiseaux présents sur la piste. Le pilote interrompt le décollage et utilise la reverse. L'avion sort longitudinalement de piste, à une vitesse d'environ 20 kt. A trente mètres de l'extrémité de piste, l'avion dérape et s'arrête dans une zone marécageuse. Le train d'atterrissement principal gauche se rompt.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL(A), totalisait environ 750 heures de vol, dont 118 sur type et 68 dans les trois mois précédents toutes sur type.

Les conditions météorologiques estimées par le pilote sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent calme ;
- CAVOK ;
- température 19 °C.

L'aérodrome de Montpellier Candillargues est exploité en auto-information. Il n'y a pas de consigne particulière concernant le péril aviaire et l'aérodrome n'est pas équipé de dispositif d'effarouchement. La longueur de la piste 14 revêtue disponible pour le décollage et utilisable pour l'accélération-arrêt est de 900 mètres.

La présence d'oiseaux sur l'aérodrome avait été signalée par un autre pilote sur la fréquence utilisée par le pilote.

Lors de l'événement, la masse et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur.

La vitesse de rotation retenue par le pilote était de 85 kt.

Selon le manuel de vol, dans les conditions de masse, de vent et de température du jour, sur piste revêtue, la distance de décollage est de 730 mètres, la distance de roulement au décollage est de 530 mètres et la distance de roulement à l'atterrissage est de 320 mètres.

Le pilote indique que le manuel de vol ne fournit pas de distance d'accélération-arrêt. En l'absence de cette donnée, le pilote a effectué le calcul de la distance d'accélération-arrêt en additionnant la distance de roulement au décollage et la distance de roulement à l'atterrissage, soit 850 mètres. D'après ces calculs, la longueur de piste disponible était donc suffisante pour le décollage et pour l'accélération-arrêt.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La marge entre la distance d'accélération arrêt calculée par le pilote et la longueur de piste disponible était faible. L'addition des distances de roulement au décollage et à l'atterrissage, fournies par le manuel de vol, s'est avérée insuffisante, car elle ne rend pas compte de particularités opérationnelles liées à l'interruption du décollage :

- l'utilisation de la reverse, non prise en compte dans la détermination des distances d'atterrissage indiquée par le manuel de vol, diminue d'autant la distance nécessaire lors de leur utilisation pour une interruption du décollage, et,
- à l'inverse, la distance réelle d'accélération-arrêt dépend du temps de réaction du pilote dans le déclenchement des actions d'interruption du décollage et de l'application d'un freinage plus ou moins intense.