

ACCIDENT

28 avril 2007 - avion immatriculé F-PICO

Evénement :	perte de contrôle en dernier virage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	décision d'utiliser un avion seul à bord sans entraînement suffisant.
Cause probable :	réalisation d'une manœuvre inhabituelle.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Jodel D 18, aile dépourvue de volets, moteur Limbach de 70 ch (construction amateur).

Date et heure : samedi 28 avril 2007 à 18 h 55.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Marennes (17), piste 23 non revêtue, 720 m x 50 m, LDA : 670 mètres.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 62 ans, BB de 1990, 409 heures de vol dont environ 350 sur Jodel D 112, environ 5 heures sur Jodel D 18 dont 4 comme commandant de bord, toutes dans les 10 jours précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 290° / 08 à 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW Cu à 4 500 pieds, température 19 °C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1 017 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote convoie l'avion qu'il vient d'acheter vers son aérodrome de rattachement. Il est assisté du chef pilote et instructeur de son club assis en place droite. Constatant que le pilote est perturbé par les caractéristiques de son nouvel avion et qu'il éprouve des difficultés à le contrôler en lacet, l'instructeur lui suggère d'effectuer des vols en double commande.

Cependant, le pilote commence dès le lendemain à voler seul. Il réalise quatre vols en dix jours. Le jour de l'accident, après quelques circuits d'aérodrome, il indique à un autre propriétaire de D 18 qu'il trouve l'avion « long à l'atterrissage ». Ce dernier lui explique qu'il « fait des glissades pour ralentir l'avion en finale et ainsi raccourcir la longueur de piste utilisée ».

En fin d'après-midi, le pilote décolle à nouveau pour des circuits d'aérodrome main gauche. Au cours de la deuxième approche, des pilotes, sur l'aérodrome, observent l'avion en dernier virage fortement incliné à gauche, au-dessus du plan d'approche standard. L'avion fait brusquement un tour complet de vrille par la droite. Il s'écrase au sol à environ sept cents mètres de l'entrée de piste et s'enflamme.

L'examen de l'épave ne met en évidence aucune défaillance technique.

Lors d'une glissade, la perturbation par le fuselage de l'écoulement de l'air sur l'aile haute favorise son décrochage. Le pilote n'avait pas l'habitude d'effectuer de telles manœuvres.

Entre autres particularités pouvant affecter le comportement en lacet, le sens de rotation de l'hélice du D 18 est opposé à celui du D 112, type d'avion sur lequel le pilote avait effectué sa formation.