

ACCIDENT

29 octobre 2005 - avion immatriculé F-BTLR

Événement :	perte de contrôle en vent arrière lors d'un circuit basse hauteur après une remise de gaz, collision avec le sol.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> maîtrise insuffisante de l'avion dans une atmosphère très turbulente, <input type="checkbox"/> absence de décision de déroutement.

Conséquences et dommages : pilote et passagers décédés.

Aéronef : avion Wassmer WA 52 « Europa », moteur Lycoming O-320.

Date et heure : samedi 29 octobre 2005 à 12 h 25.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Graulhet (81).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 56 ans, PPL (A) de 2000, 432 heures de vol dont une sur le type.

Conditions météorologiques : mesurées par la station automatique de Montredon-Labessonnie (81) située à environ 25 km à l'est du site de l'accident : vent 130° / 16 kt, rafales 37 kt, CAVOK, température 24 °C, QNH 1014 hPa. SIGMET de turbulences sévères en cours.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Plessis-Belleville (60), à destination de Graulhet. A l'arrivée, il survole l'aérodrome et annonce sur la fréquence d'auto-information qu'il effectue une intégration standard pour atterrir sur la piste 10. Deux instructeurs voient que la finale de l'avion n'est pas stabilisée en roulis et tangage. Lors de l'arrondi, l'avion s'enfonce et le pilote met la pleine puissance. Les témoins sont surpris par la forte assiette affichée lors de la remise en puissance. Ils ajoutent que la pente de montée est faible pendant la montée initiale. Vers trois cents pieds, l'avion vire à gauche, son inclinaison est faible. Lors de ce virage, sous l'effet du vent, il dérive jusqu'au milieu de vent arrière basse hauteur. Alors qu'il est établi en vent arrière, à une hauteur inférieure à cinq cents pieds, les témoins voient l'avion évoluer avec une assiette importante puis partir en vrille. L'avion heurte le sol en vrille à plat et prend feu.

L'épave est retrouvée à environ mille mètres au nord de la piste.

L'avion a heurté le sol avec une importante vitesse verticale, une inclinaison et une assiette faibles ; sa vitesse horizontale était quasiment nulle. Le moteur délivrait de la puissance lors de la collision avec le sol.

Seules quelques parties de la voilure, de l'empennage vertical et de la gouverne de direction n'ont pas été détruites par les flammes. Il n'a pas été possible de déterminer la position des volets hypersustentateurs.

Le pilote est co-propriétaire d'un DR 400, qui était en révision le jour de l'événement. Il avait été « lâché » sur le F-BTLR après une heure de vol une semaine plus tôt.

Il avait prévu de se rendre à Castres (81) mais, après avoir étudié le dossier météorologique, il avait estimé que le fort vent d'Autan serait une gêne importante pour atterrir. La carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome de Castres mentionne en effet de fortes turbulences au seuil 14 par vent de sud-est. Le pilote a demandé à la personne qui devait l'attendre à destination de se rendre à Graulhet, aérodrome qu'il connaissait pour y avoir atterri à plusieurs reprises.

Le jour de l'accident, les pilotes basés sur l'aérodrome de Graulhet n'avaient accompli aucun vol compte tenu de la force du vent et des turbulences générées par le relief environnant. Aucune mention de cette particularité aérologique n'était portée sur la carte d'aérodrome de Graulhet.