

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GORV

Evénement :	collision avec le toit d'un bâtiment.
Cause probable :	méconnaissance de la mécanique du vol.

Conséquences et dommages :	pilote et passager blessés, aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion Robin HR 200-120 B.
Date et heure :	lundi 11 août 1997 à 14 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	Meythet (74).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote 52 ans, BB de 1997, autorisation d'emport de passager de 1997, 103 h 25 de vol dont 54 sur type et 10 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent calme, ciel clair, visibilité supérieure à 20 km, température 24 °C, point de rosée 18 °C.

Circonstances

L'avion décolle d'Annecy pour un survol du lac. Cinq minutes plus tard, alors que l'avion est en palier à 3500 pieds d'altitude et au dessus du lac, le pilote constate une baisse brutale du nombre de tours moteur. Le régime moteur passe de 2700 tours/mn à 1500 tours/mn. Soupçonnant la présence d'impuretés dans l'essence, il attend quelques secondes avant de prendre la décision de revenir se poser sur l'aérodrome de départ. Le pilote a indiqué que par souci de rester en l'air le plus longtemps possible il tirait sur le manche et lorsqu'il entendait l'avertisseur de décrochage il rendait la main afin que la vitesse air augmente.

L'avion percute le toit d'une école et s'écrase dans la rue en contrebas sur des voitures en stationnement. Cet endroit est situé à environ 750 mètres du seuil de la piste 04 de l'aérodrome d'Annecy et à une altitude de 1500 pieds.

L'examen visuel du moteur effectué sur le site de l'accident a permis de mettre en évidence la présence d'eau dans la pompe de reprise du carburateur.

Nota : La réalisation d'une trajectoire en descente en vue de parcourir la distance sol la plus élevée possible, notamment dans le cas d'une panne moteur, requiert la tenue d'une vitesse donnée.

Cette vitesse, dite vitesse de finesse maximum, permet le plané le plus long. Il s'agit de la vitesse qui permet d'optimiser le rapport entre la portance et la traînée. Elle est plus élevée que la vitesse de décrochage et augmente significativement si l'on sélectionne un cran de volets par exemple.

Dans le cas du HR 200-120B, à la masse maximum de structure au décollage, la vitesse de finesse maximum est donnée à 120 km/h en lisse tandis que la vitesse de décrochage est de 110 km/h en lisse et de 100 km/h en configuration volets 10°.