

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GEKF

Evénement :	perte de contrôle en montée initiale, de nuit.
Cause :	indéterminée.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Robin DR 400 - 120.

Date et heure : vendredi 16 février 2001 à 19 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : AD Moulins (03).

Nature du vol : local de nuit.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :
- pilote, 69 ans, PPL (A) de 1957, qualification IFR, qualification instructeur, 6260 heures de vol dont 163 de nuit, 994 en IFR et 24 dans les trois mois précédents.

- passager, 60 ans, PPL (A) de 1957, qualification vol de nuit, qualification instructeur, 17192 heures de vol dont 101 de nuit et 4 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 310° à 320° / 10 kt, rafales à 20 kt, visibilité voisine de 4 km, légère brume, BKN à 1800 pieds, QNH 1030 hPa.

Circonstances

Le pilote et son passager prévoient d'effectuer un vol local de nuit en vue de l'inauguration de la télécommande de balisage nocturne de l'aérodrome de Moulins. Ils activent la télécommande puis se dirigent vers le seuil 26 et font demi-tour pour s'aligner. Des témoins au sol indiquent que la mise en puissance est normale. L'avion décolle sur le premier tiers de la piste. Ils ajoutent qu'à environ quinze mètres de hauteur, l'assiette de l'aéronef n'est toujours pas stabilisée. En passant l'extrémité de piste, l'avion marque un palier voire descend puis reprend de l'altitude. A environ trois cents pieds, il amorce un virage à gauche à forte inclinaison en descente rapide. L'avion percute le sol dans une zone boisée.

L'enregistrement des radiocommunications à Moulins ne comporte aucune émission de message provenant du F-GEKF en vol.

La reconstitution et l'examen de la chaîne de commandes de vol n'ont révélé aucun dommage antérieur à l'impact. L'examen de l'hélice montre que le moteur délivrait de la puissance à l'impact. Cette dernière s'est rompue de manière statique consécutivement à l'impact. L'examen de la pompe à vide et de l'horizon artificiel ne révèle aucune anomalie quant au fonctionnement de ces équipements jusqu'à l'impact.

L'autopsie du pilote a révélé une anomalie coronarienne. Cette anomalie est susceptible d'entraîner des troubles du rythme cardiaque à l'origine d'un malaise. Ce type d'anomalie peut demeurer asymptomatique et indétectable par des méthodes diagnostiques non invasives.

Les examens réalisés n'ont pas permis de déterminer les causes de cet accident néanmoins la perte de contrôle peut être associée à une entrave des commandes résultant d'un malaise du pilote ou à une référence d'horizontale erronée.