

Accident du Robin R3000/140
immatriculé **F-GDYV**
survenu le 18 mai 2000
à Dunkerque-les-Moères (59)

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

Heure	Vers 10 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Club de Dunkerque
Nature du vol	Vol de découverte
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Pilote et passagers blessés, aéronef détruit

Perte de contrôle lors du décollage avec une forte assiette à cabrer, collision avec le sol

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

⁽²⁾Aérodrome non contrôlé, en auto-information, ouvert à la CAP, piste 07/25 non revêtue, LDA 638 m, herbe rase et sèche le jour de l'accident.

Le pilote, accompagné de trois passagers, roule depuis le parking vers la piste 25 de l'aérodrome de Dunkerque-les-Moères⁽²⁾ pour un vol de découverte.

Le pilote s'aligne au seuil de la piste 25 et affiche la puissance de décollage. Au cours du roulement, l'avion prend une forte assiette à cabrer, décolle de quelques mètres, s'incline à gauche puis retombe sur la piste avec une forte assiette à piquer. L'avion s'immobilise en pylône sur la piste à 270 m du seuil de la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques sur le site le jour de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 210° pour 20 kt, rafales à 25 kt ;
- température de 14 °C.

2.2 Renseignements sur le pilote

⁽³⁾Le pilote assurait les fonctions de mécanicien du club à titre bénévole et effectuait également les vols de sortie d'entretien et de convoyage.

Le jour de l'accident, le pilote⁽³⁾, âgé de 58 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) de 1999. Il totalisait 138 heures de vol, dont 38 dans les douze mois précédents.

2.3 Renseignements sur l'épave

L'examen de l'épave montre que :

- les volets étaient en position sortis à 10° ce qui correspond à la position requise pour le décollage ;
- la commande du compensateur de la gouverne de profondeur était en position à cabrer en dehors de la plage de réglage préconisée par le manuel de vol pour le décollage ;
- le moteur délivrait de la puissance ;
- les commandes de vols étaient continues ;
- l'aiguille de l'anémomètre est bloquée sur 60 kt et celle de puissance moteur sur 2 250 tr/min ;
- les ruptures constatées sur la structure sont la conséquence de la collision avec le sol.

2.4 Masse et centrage

Un ravitaillement en carburant avait été réalisé par le pilote avant le vol de l'accident, il n'a cependant pas été possible de déterminer la quantité exacte de carburant à bord de l'avion.

Compte tenu de la masse à vide 625 kg, de celle des quatre occupants (335 kg), la masse maximale autorisée au décollage (1 050 kg) permettait l'emport de 90 kg de carburant soit environ 120 l (75 % du plein complet).

2.5 Témoignages

Le chef pilote indique qu'il n'y a pas de check-list dans chaque avion. Il appartient à chaque pilote d'en rédiger une à partir d'un document remis lors de l'inscription au club ou de se référer au manuel de vol de l'avion.

Le passager assis en place avant droit, sans expérience aéronautique, indique que le pilote n'a pas utilisé de check-list pour la mise en route ou la préparation de l'avion pour le décollage.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

La position à cabrer du compensateur de gouverne de profondeur lors du décollage a conduit à une rotation prématurée de l'avion et à la prise d'une forte assiette à cabrer à une vitesse faible. Le pilote a alors perdu le contrôle de l'avion qui a décroché brutalement avant d'entrer en collision avec le sol.

L'utilisation d'une check-list avant le décollage aurait pu permettre au pilote de détecter le réglage incorrect du compensateur de la gouverne de profondeur.