

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PGPA

Evénement :	ouverture intempestive de la porte gauche au décollage, perte de contrôle, collision avec le sol.
Causes probables :	vérifications avant décollage insuffisantes, décision de poursuivre le décollage, transfert de la fonction pilotage non préparé.

Conséquences et dommages : deux pilotes et un passager décédés, un passager gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Boisavia B 601 L "Mercurey", à train classique de construction amateur.

Date et heure : jeudi 6 février 2003 à 16 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : Jarzé (49).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilotes + pilote "accompagnateur" + 2.

Titres et expérience : -pilote en place gauche, 66 ans, PPL de 1958 (le dernier certificat médical d'aptitude mentionne que la présence à bord d'un deuxième pilote qualifié sur le type d'aéronef est obligatoire), 1200 heures de vol dont environ 9 heures sur type comme commandant de bord, probablement une vingtaine d'heures sur type il y a environ 30 ans.

-pilote "accompagnateur" en place droite, 65 ans, PPL de 1976, IR de 1981, 1109 heures de vol dont 0 h 35 sur type comme commandant de bord.grezn

Conditions météorologiques : vent 180° / 08 kt, CAVOK, température 7 °C, QNH 1022 hPa.

Circonstances

Le pilote annonce à l'agent AFIS de l'aérodrome d'Angers Marcé son intention d'effectuer un vol local. Il rejoint par la bretelle centrale la piste revêtue 08 et la "remonte" sur une centaine de mètres. Il dispose ainsi d'environ mille mètres pour décoller. L'agent AFIS lui annonce un vent du 170° / 6 à 7 nœuds et lui demande de rappeler en sortie de circuit. Le pilote met en puissance alors que les volets sont rentrés. Au cours du roulement au décollage, des témoins au sol voient la porte gauche s'ouvrir pendant le roulement et le pilote en place gauche s'efforcer de la refermer. Un témoin indique qu'il voit la roulette de queue se soulever légèrement sans que l'avion soit mis en ligne de vol. L'avion décolle alors qu'il a utilisé une grande partie de la longueur de piste disponible.

(suite page suivante)

En montée initiale, il est animé de mouvements en tangage et en roulis et n'atteint qu'une faible hauteur (vingt à trente mètres). Il décroche par la droite et s'écrase à treize cents mètres de l'extrémité de piste, légèrement à gauche de l'axe de piste. L'agent AFIS appelle plusieurs fois le pilote sans obtenir de réponse et alerte les secours.

L'avion est retrouvé dans une clairière. Les traces de l'impact initial sont orientées au cap 030°. L'examen du site et de l'épave montre que la trajectoire de l'avion avait une pente supérieure à 20 degrés juste avant l'impact. L'avion a touché le sol avec une forte inclinaison à droite. Le moteur délivrait de la puissance. Le carburateur est arraché. La prise d'air sous capot est écrasée ainsi que la boîte de réchauffage de l'air, ce qui ne permet pas de déterminer la position de la sélection de l'entrée d'air. Le réservoir de l'aile gauche contient du carburant. Les volets sont rentrés. Le sélecteur des réservoirs de carburant est sur "ouvert D+G", position recommandée lors du décollage. Le sélecteur des magnétos, déformé, est positionné sur "Off". La commande de richesse est sur "plein riche". La manette de commande des gaz, à gauche de la planche de bord est déformée et semble positionnée à mi-course. La commande des gaz centrale (tirette) est sur la position "réduit". La poignée de réchauffage du carburateur est tirée. Les compensateurs des gouvernes de profondeur et de direction sont en position neutre.

Un repositionnement de la porte montre que celle-ci s'insère correctement dans son cadre et que la fermeture et l'ouverture s'effectuent sans difficulté particulière. La course de la poignée de commande entre l'ouverture et la fermeture de la porte est faible. Aucun dispositif ne permet d'assurer le verrouillage de la porte après sa fermeture. Cette porte nécessite l'usage des deux mains pour sa fermeture. Il n'a pas été possible de déterminer la position du système de fermeture de la porte juste avant la collision avec le sol.

Avec une masse de 1 192 kilogrammes, l'avion était dans les limites de masse et de centrage.

Le seul document donnant les performances de l'avion est la fiche de navigabilité N° 23 (édition N° 4) éditée par le bureau Véritas en mars 1971. Il indique uniquement, pour un avion d'une masse de 1 200 kg décollant par vent nul avec les volets positionnés sur quinze degrés, une distance de décollage de 490 mètres et une vitesse de montée comprise entre 90 km / h et 115 km / h. Les performances au décollage avec les volets rentrés n'y sont pas définies.

Le pilote avait rédigé les consignes d'utilisation de cet avion pour les membres de l'association. Ce document indique que le décollage s'effectue volets rentrés.

Ces consignes n'étaient pas reprises sous forme de check-list. Les pilotes utilisaient la formule mnémotechnique " A.C.H.E.V.E.R. ".

Le passager arrière gauche explique que pendant les tentatives de fermeture de la porte gauche par le pilote, ce dernier a fait signe au pilote en place droite de prendre les commandes.

Il n'apparaît pas possible de préciser de quelle manière et à quel moment précis ce transfert a eu lieu. Le pilote accompagnateur s'est alors retrouvé aux commandes d'un avion sur lequel il n'avait qu'une expérience réduite et dans une situation de vol déjà dégradée (décollage au second régime).