

ACCIDENT

19 mai 2007 - avion immatriculé F-GLVT

Événement :	décrochage après le décollage.
Cause identifiée :	préparation du vol et vérifications avant le décollage insuffisantes.
Facteur contributif :	précipitation, dans un contexte de transport de passagers.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B.

Date et heure : samedi 19 mai 2007 à 14 h 40.

Exploitant : club.

Lieu : AD Châlons Ecury-sur-Coole (51), piste 04 non revêtue, longueur 1 500 m. Herbe courte et terrain sec.

Nature du vol : transport de passagers.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 58 ans, CPL(A) de 1996, FI(A) de 2002, 1 800 heures de vol, dont 35 dans les trois mois précédents dont 4 sur DR 400.

Conditions météorologiques : à 14 h 00 : AD Reims situé à 25 NM au nord/nord-ouest du site de l'accident : vent 340° / 6 kt, visibilité 9 000 m, OVC à 800 pieds, température 14 °C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1015 hPa.

CIRCONSTANCES

Deux avions décollent vers 14 h 00 de Reims Prunay (51), leur aéroport de rattachement, et rejoignent l'aéroport de Châlons Ecury-sur-Coole. Leur objectif est de permettre à un groupe d'une quarantaine de vacanciers hollandais, séjournant pour le week-end à Châlons-en-Champagne (51), d'effectuer un vol de Châlons Ecury-sur-Coole à Châlons Vatry (51). Ces aéroports sont distants de 10 NM.

Les premiers passagers du groupe prennent place dans les avions. Le pilote du F-GLVP ne leur demande pas leurs poids. Il demande au moins corpulent des trois passagers de s'asseoir à l'arrière.

Immédiatement après l'autre avion, le pilote du F-GLVT entreprend le décollage. Pendant l'accélération au sol, des témoins voient le train avant quitter le sol à plusieurs reprises. L'avion s'élève de quelques mètres et retombe sur l'arrière, à environ mi-piste. Le pilote explique que « le manche ne répondait plus ».



L'examen de l'épave montre qu'au moment de l'impact, le compensateur de profondeur était en butée à cabrer et que les volets étaient rentrés. Aucun dysfonctionnement des commandes de vol n'a été constaté.



compensateur de
profondeur réglé en butée
sur « trim à cabrer »

Le bilan du chargement montre que la masse de l'avion dépassait la masse maximum autorisée d'environ quarante kilogrammes, avec un centrage proche de la limite arrière.