

Perte totale de puissance moteur après le décollage,
mise en virage, perte de contrôle.

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

Aéronef	Avion Dyn'Aero MCR 4 S immatriculé F-PFSA
Date et heure	Dimanche 17 janvier 2010 à 12 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Andernos-les-Bains (33)
Conséquences et dommages	Pilote et un passager gravement blessés, aéronef détruit

CIRCONSTANCES

Le pilote et deux passagers décollent en piste 13 non revêtue de l'aérodrome d'Andernos-les-Bains (33). A l'altitude d'environ 400 pieds, des témoins le voient virer à gauche, s'incliner fortement, piquer et disparaître dans la forêt.

L'examen du site montre que l'avion a heurté les arbres à inclinaison nulle avec une assiette à piquer importante suivant une route magnétique orientée au cap 300°. L'examen de l'épave montre que les volets étaient rentrés et la pompe coupée, comme le prévoit la check-list décollage. Les déformations relevées sur l'hélice indiquent que le moteur ne délivrait pas de puissance. Les essais du moteur et de la pompe électrique sur un banc n'ont révélé aucun dysfonctionnement pouvant expliquer l'arrêt du moteur. L'analyse du carburant retrouvé dans la cuve du carburateur confirme la présence d'essence SP 98.

L'analyse des données de vol contenues dans la mémoire des instruments de bord montre :

- deux arrêts du moteur non rapportés par le pilote : le premier à 10 h 54 mn, au point d'arrêt avant l'alignement et le second à 11 h 04 mn, lors des essais moteur sur le parking du club.
- Vers 350 pieds d'altitude, la baisse du régime moteur de 5 740 à 5 500 tr/mn (check-list décollage), une stabilisation puis une rapide diminution jusqu'à l'arrêt.
- Une inclinaison de plus en plus forte à gauche, avec une assiette à piquer jusqu'au sol, probablement en glissade à droite.

Les conditions météorologiques, non consultées par le pilote avant le vol, étaient les suivantes : vent variable 3 kt, visibilité 8 à 10 km, FEW à 2 000 ft, SCT 4 500 ft, BKN 13 000 ft, BKN 23 000 ft, température 11 °C, température du point de rosée 09 °C, QNH 1026 hPa. 87 % d'humidité. Un témoin du club indique la présence de bancs de stratus bas sur l'aérodrome au moment du décollage.

Les conditions de température et d'hydrométrie étaient propices à un givrage sévère du carburateur.

Le pilote totalisait 90 heures de vol depuis janvier 2009 dont 5 sur le type.

C'était son premier vol sans instructeur sur cet avion.

CONCLUSION

L'accident est dû à un décrochage dissymétrique lors d'une tentative d'atterrissage forcé consécutif à un arrêt du moteur après le décollage. Cet arrêt trouve probablement son origine dans le givrage du carburateur. L'utilisation de carburant SP 98 a pu favoriser l'effet de givrage. L'obstination du pilote à vouloir entreprendre à tout prix ce vol malgré plusieurs arrêts moteur inexplicables a contribué à l'accident.

Les carburants sans plomb SP 95 et SP 98 contiennent de l'Ethanol, produit particulièrement hydrophile, ainsi que d'autres additifs susceptibles d'augmenter le risque de givrage.

Le constructeur préconise dans sa Lettre Service SI 09 1 0001 du 04 / 09 / 2009 (www.dyn.aero) d'utiliser exclusivement du carburant aéronautique 100 LL sur les aéronefs de type MCR.