

Perte de contrôle après décollage

Aéronef Avion Robin DR 400-160	Immatriculation/Identification F-GAVH	Exploitant Club
Date et heure¹ Samedi 3 juillet 2010 à 17 h 00	Lieu Aérodrome de Bordeaux- Léognan-Saucats (33)	Conséquences Pilote et passagers blessés, avion détruit

Le pilote, accompagné de trois passagers, décolle en piste 03 revêtue pour un vol local. Des témoins indiquent que l'avion ne dépasse pas une hauteur d'environ cinquante mètres et qu'il s'incline ensuite à droite puis décroche.

L'examen de l'épave a mis en évidence que les volets étaient sortis en configuration « atterrissage » et que le filtre à air était monté à l'envers. Celui-ci avait été démonté la veille, lors de la visite périodique des cinquante heures, puis remonté sans contrôle. Les essais réalisés sur un autre avion avec un montage identique de ce filtre ont montré que l'alimentation normale en air du moteur était obstruée, provoquant par dépression l'ouverture du volet de réchauffage du carburateur et la perte d'environ cent cinquante tours par minute à plein régime, soit une baisse de puissance d'environ sept chevaux. Le BEA a adressé une recommandation de sécurité le 26 août 2010 à l'AESA relative au filtre à air. L'AESA a émis la Consigne de Navigabilité N° 2011-0076 du 29 avril 2011. (<http://ad.easa.europa.eu/ad/2011-0076>)

Avant l'accident, l'avion avait été utilisé à deux reprises pour des vols d'instruction. Constatant des performances insuffisantes, les deux pilotes-instructeurs avaient écourté leurs vols. Le premier avait mentionné un manque de performances en montée sur le « tableau d'observations techniques » du club et en avait informé oralement le responsable de la maintenance. Le second, qui n'avait pas consulté ce tableau, avait ajouté la mention « *vario un peu faible* » à son retour du vol. Aucun n'a porté d'annotation sur le carnet de route. Le pilote indique qu'il n'avait pas consulté le tableau d'observations techniques. Sans pouvoir le quantifier, il précise qu'au cours de la montée initiale, le régime moteur était insuffisant. Il a pris la décision d'atterrir dans une clairière située à sa droite.

L'exploitation d'un récepteur GPS présent à bord révèle que la distance de roulement au décollage est deux fois supérieure à celle mentionnée dans le manuel de vol, la vitesse sol atteint 120 km/h à la rotation, puis diminue régulièrement jusqu'à l'apogée de sa trajectoire, alors que la pente de montée est d'environ 10 %. La trajectoire s'incurve par la droite d'une soixantaine de degrés jusqu'au sol.

Le pilote totalisait 650 heures de vol dont 65 sur type et volait régulièrement sur le F-GAVH. La masse au décollage était proche de la masse maximale définie par le constructeur.

L'avion était équipé d'une hélice Sensenich grand pas. La vitesse de montée normale préconisée par le constructeur, avec un cran de volet est de 130 km/h.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 350 pour 5 kt, CAVOK, température 24 °C, QNH 1020 hPa.

Conclusion

Lors du roulement au décollage, le pilote n'a pas détecté que le régime moteur était inférieur au régime normal. Il a vraisemblablement affiché une assiette longitudinale de montée incompatible avec l'acquisition et le maintien de la vitesse de montée normale. Celle-ci était d'autant plus difficile à atteindre que la puissance disponible n'était pas maximale. Il a perdu le contrôle de l'avion en virage, à faible vitesse et faible hauteur.

Le contrôle visuel incomplet à l'issue de l'opération de maintenance n'a pas permis de détecter le montage erroné du filtre à air.

¹ Heure locale.