

Décrochage lors de la montée initiale à forte pente, collision avec le sol, incendie

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

Aéronef	Avion MCR01 Mini Cruiser immatriculé F-PBRK
Date et heure	9 mai 2014 vers 19 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Savasse (26)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Deux pilotes
Conséquences et dommages	Pilotes décédés, avion détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Deux pilotes, dont le propriétaire de l'avion, décollent de l'aérodrome de Montélimar Ancône en piste 02 non revêtue. Vers 200 ft, lors de la montée initiale réalisée avec une forte pente, l'avion décroche, entre en collision avec le sol et prend feu.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Historique des vols

Le propriétaire de l'avion était venu sur l'aérodrome de Montélimar Ancône pour y effectuer des vols avec un autre pilote, afin de se perfectionner. Les deux pilotes ont volé ensemble la veille du jour de l'accident sur le F-PBRK. Une note manuscrite détaillant le contenu de ce vol a été retrouvée dans les effets personnels du propriétaire.

Selon cette note, il s'agissait d'un vol en montagne dans la région de Sallanches et du Mont-Blanc. Le propriétaire de l'avion était en place gauche. La note précise qu'il a effectué un atterrissage sur l'altiport de Courchevel⁽²⁾ et deux atterrissages sur l'altiport de Méribel, dont un atterrissage long et dur, des évolutions dans les vallées et des franchissements de col à faible hauteur, au cours desquels ont été réalisés une ressource sous facteur de charge (+ 3g), une « *parabole* » et un passage sur la « *tranche à 90°* ».

Il y est également indiqué qu'à l'arrivée sur Montélimar, il a fait un exercice de PTU (Prise de Terrain en U) qui a donné lieu à un atterrissage dur et l'éclatement d'un pneumatique d'une roue du train principal.

D'après des témoignages, les deux pilotes avaient effectué le matin du jour de l'accident un vol comprenant trois circuits d'aérodrome ; le propriétaire était assis en place gauche. En début d'après-midi, le propriétaire avait effectué un vol local, seul à bord.

⁽²⁾La qualification montagne ou de site est requise pour atterrir sur un altiport ; aucun des deux pilotes n'était détenteur de la qualification montagne.

Les deux pilotes avaient ensuite effectué un vol incluant trois circuits d'aérodrome, le propriétaire étant en place gauche.

Environ trois heures plus tard, les deux pilotes sont repartis en vue d'effectuer des circuits d'aérodrome, le propriétaire étant cette fois en place droite. Il s'agissait du vol de l'accident.

2.2 Renseignements sur les pilotes

Le pilote, propriétaire de l'avion, était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) depuis 2013 et totalisait environ 100 heures de vol⁽³⁾.

Le second pilote était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) depuis 2006 et totalisait environ 1 800 heures de vol. Il était instructeur sur ULM multi-axes et propriétaire de plusieurs aéronefs⁽⁴⁾.

2.3 Renseignements sur l'aéronef

Le F-PBRK disposait d'un certificat de navigabilité de type CNSK⁽⁵⁾. Il n'était pas équipé d'avertisseur de décrochage.

Selon le manuel de vol :

- Le décollage s'effectue avec les volets en position 15°, la vitesse de montée initiale est de 130 km/h et la vitesse de montée après franchissement des obstacles est de 160 km/h puis de 165 km/h jusqu'à 4 000 ft. La rentrée des volets s'effectue vers 300 ft.
- Les vitesses de décrochage à la masse maximale⁽⁶⁾, en fonction de l'inclinaison et de la configuration, sont les suivantes :

Inclinaison	Volets	
	0°	15°
0°	120 km/h	104 km/h
30°	129 km/h	112 km/h
60°	170 km/h	147 km/h

2.4 Renseignements sur l'épave

Le site de l'accident se situe à 700 mètres au nord-est de l'extrémité de la piste 02. L'avion est entré en collision avec le sol avec une forte assiette à piquer et une énergie importante.

⁽³⁾Le carnet de vol n'a pas été retrouvé.

⁽⁴⁾Un MCR 4S depuis 2009 et deux ULM. Il avait également été propriétaire d'un MCR ULC.

⁽⁵⁾Certificat spécial d'aéronef en kit.

⁽⁶⁾490 kg.



Position de l'épave (Source : Google Earth)

L'épave a entièrement brûlé. Le parachute de sauvetage de l'avion a été retrouvé à proximité de l'épave, partiellement déployé. Il s'est déclenché au cours de l'incendie.

L'examen du moteur et de l'épave n'ont pas mis en évidence de défaillance antérieure à l'accident. Les volets étaient en position « *rentrés* » et l'hélice était en position « *plein petit pas* ». En raison des dommages, la continuité des commandes de vol n'a pas pu être vérifiée.

2.5 Témoignages

Un témoin, situé sur l'aérodrome, indique qu'il a vu l'avion quitter l'aire de stationnement et décoller avec une forte pente de montée, comme lors des décollages précédents. Il précise que le propriétaire de l'avion était assis en place droite et l'autre pilote en place gauche, contrairement aux vols précédents. Il n'a pas vu la perte de contrôle.

Un second témoin, présent sur l'aérodrome, indique qu'il a vu l'avion décoller, l'a perdu de vue en raison d'un montant métallique de hangar et l'a vu de nouveau à très faible hauteur incliné à 90° à droite.

Un automobiliste, qui circulait à proximité de l'aérodrome, a observé l'avion décoller puis partir en « *tonneau à droite* », suivi « *d'une vrille en piqué vers le sol* ».

Un riverain, situé à environ 500 mètres au nord /nord-est de l'extrémité de piste 02 et 200 mètres du site de l'accident, a vu l'avion passer à proximité de son domicile à faible hauteur (estimée à 200 ft), a entendu un bruit de moteur « *très fort* » puis une réduction franche de la puissance du moteur et quelques instants plus tard le bruit de la collision de l'avion avec le sol.

2.6 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient :

- vent du 030° pour 6 à 17 kt ;
- CAVOK ;
- température 25°C.

3. ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Il n'a pas été possible de savoir si le décollage a été réalisé en configuration lisse (volets rentrés) ou si les volets ont été rentrés ultérieurement. La combinaison de cette configuration et de la forte pente de montée a probablement conduit à un décrochage dissymétrique de l'avion en montée initiale, à faible hauteur.

En l'absence d'avertisseur de décrochage, un contrôle de la position des volets, de la vitesse et la connaissance des performances de l'avion peuvent constituer une protection efficace contre le décrochage.

Les informations présentes sur la note relative au vol réalisé la veille fait apparaître des manœuvres non standard et des prises de risques par les pilotes.