

## Accident de l'avion ROBIN - DR400 - 120 immatriculé F-GEKT

survenu le 20 février 2021  
à Lens Bénifontaine (62)

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

<b>Heure</b>	Vers 14 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aéroclub de Lens
<b>Nature du vol</b>	Vol d'instruction
<b>Personne à bord</b>	Élève pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion et deux véhicules fortement endommagés

### Démarrage du moteur avec le frein de parking desserré, collision avec deux véhicules, en instruction

#### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.*

L'élève pilote arrive à l'aéroclub pour effectuer un vol d'instruction. Il indique qu'après avoir vérifié le carnet de route de l'avion, l'instructeur lui demande de démarrer l'avion seul.

L'élève réalise la visite prévol, s'installe dans le cockpit et effectue les actions avant mise en route, puis celles de mise en route du moteur. Il démarre le moteur et l'avion commence à rouler.

L'élève pilote appuie alors sur le palonnier de gauche afin d'éviter un aéronef stationné en face. L'avion tourne à gauche puis heurte deux voitures stationnées à proximité avant de s'immobiliser.

#### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

##### 2.1 Renseignements sur l'avion

Le F-GEKT est un Robin DR400-120. Il n'est pas équipé de frein aux palonniers mais d'une poignée de freinage.

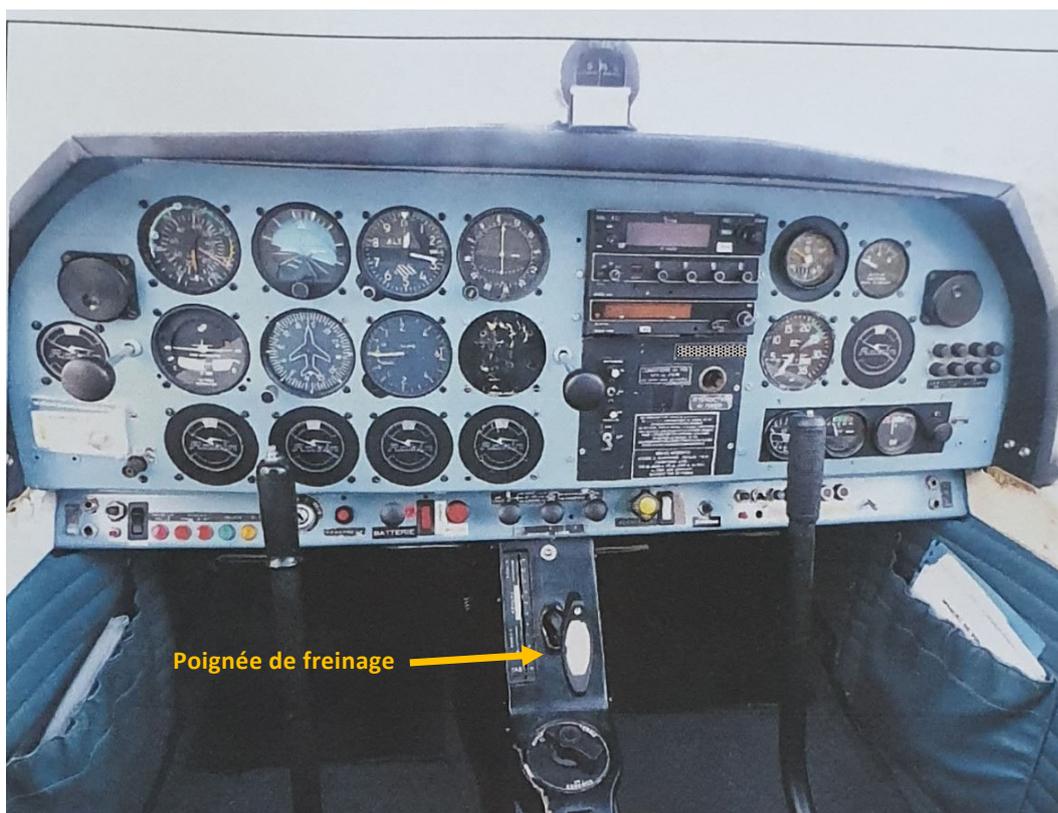
Cette poignée comporte deux positions, verticale et horizontale. Un repère (point blanc) situé sur celle-ci, permet de s'assurer de la bonne position de la poignée lors du verrouillage du frein de parking.

La position « *frein de parking* » :

- ❑ Cette position ne s'utilise qu'au parking ou au point d'attente. La poignée est en position verticale avec son point blanc en position haute. Cette position permet d'utiliser des crans de verrouillage empêchant le relâchement de la poignée.

La position « *freinage* » :

- ❑ Cette position s'utilise au roulage ou au freinage pendant l'atterrissage. La poignée est en position horizontale. Les crans de verrouillage ne sont pas utilisables dans cette position.



Source : BEA

Figure 1 : DR400 équipé d'une poignée de freinage

## 2.2 Renseignements sur l'élève pilote

L'élève pilote, âgé de 59 ans, a débuté sa formation en fin d'année 2019. Le jour de l'accident, il totalisait environ 20 heures de vol dont 19 effectuées en double commandes, et 36 minutes de vol en tant que vol solo. Son dernier vol avant l'accident a eu lieu le 12 février. Il s'était déroulé en double commande.

L'élève indique qu'il a procédé aux actions « *avant mise en route* » en suivant la checklist des yeux sans énoncer les actions à haute voix. Il souligne ne pas avoir vérifié la position du frein de parc. Il précise ne pas savoir pourquoi il n'a pas effectué cette vérification.

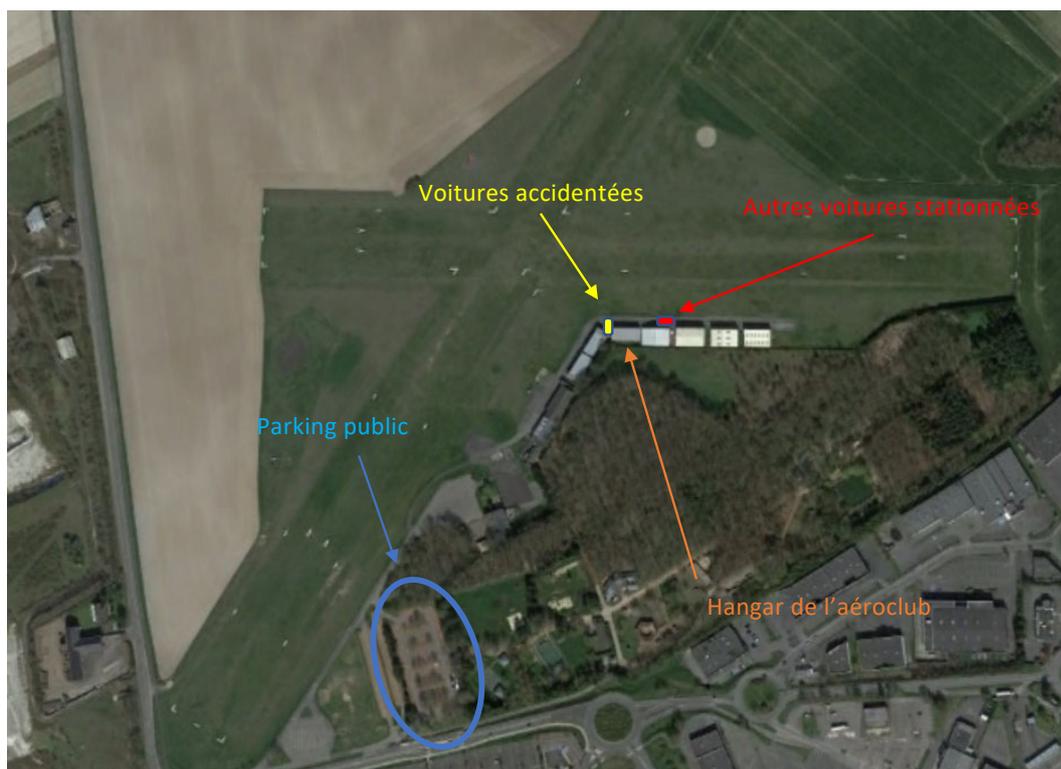
Lorsqu'il a démarré l'avion, il a été surpris de le voir avancer. Un autre avion se trouvant face à lui, il a appuyé sur le palonnier gauche afin de l'éviter. Puis le F-GEKT s'est dirigé vers des véhicules garés à proximité du hangar et, sous le coup du stress, l'élève pilote n'a pas eu le temps d'effectuer une autre action.

Il précise ne pas avoir pensé à réduire la puissance pendant le roulage et ne pas avoir trouvé le frein de parc. Il estime qu'en raison de sa corpulence, la poignée du frein devait être cachée par sa jambe droite.

L'élève ajoute que l'instructeur lui avait déjà demandé à plusieurs reprises de démarrer l'avion seul en attendant sa montée dans l'avion.

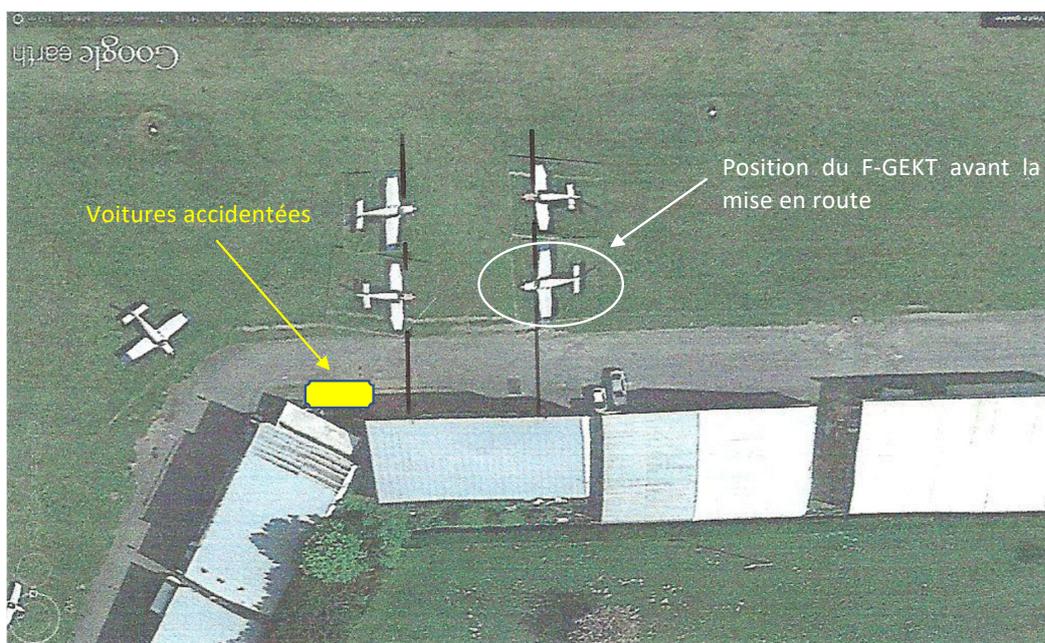
### 2.3 Renseignements sur l'aérodrome de Lens-Bénifontaine

L'aérodrome de Lens-Bénifontaine est un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique (CAP). Un parking public, situé à environ 500 m du hangar de l'aéroclub, est disponible pour garer les véhicules. Il n'existe pas de parking pour automobiles côté piste.



Source : Cartographie Google Earth

Figure 2 : Aérodrome de Lens -Bénifontaine



Source : Aéroclub de Lens

Figure 3 : Plan accompagnant la consigne pour garer les avions sortis du hangar

Au moment de l'événement, des véhicules étaient également stationnés devant d'autres hangars.

## 2.4 Témoignages

### 2.4.1 Instructeur

L'instructeur, également responsable pédagogique de l'aéroclub, totalisait environ 15 000 heures de vol. Dans les trois mois précédant l'accident, il a réalisé 65 heures de vol, dont 45 dans les 30 derniers jours, toutes en tant qu'instructeur.

Il explique qu'au cours du briefing, les conditions météo ayant été jugées favorable, il avait été convenu, qu'après quelques tours de piste, l'élève partirait certainement en solo, sachant que la semaine précédente, le vol de reprise s'était bien déroulé.

Il indique qu'alors qu'il se rendait vers l'avion en compagnie de l'élève, il a été sollicité pour un problème d'approvisionnement en carburant. Afin de ne pas perdre de temps, il a donc demandé à l'élève de démarrer l'avion seul.

L'instructeur estime que l'élève a probablement démarré le moteur de l'avion en mettant un peu trop de puissance. Il indique aussi que, considérant la corpulence de l'élève, celui-ci ne pouvait pas voir aisément la poignée de commande du frein.

### 2.4.2 Témoin

Le témoin, pilote de l'aéroclub, précise qu'à l'issue du vol précédent, l'avion étant garé trop près d'un autre, deux autres membres du club ont déplacé le F-GEKT à la main. Pour cela, ils ont desserré le frein à main et certainement oublié de le remettre.

Il ajoute que la route d'accès aux hangars est interdite aux personnes qui ne détiennent pas d'autorisation. Cependant aucun dispositif n'empêche une personne d'emprunter cette route et certains propriétaires d'aéronefs accèdent en voiture aux hangars même sans autorisation.

### 2.4.3 Témoignage du gestionnaire d'aérodrome

Le gestionnaire indique que conformément à l'arrêté de police, la communauté de communes délivre les laissez-passer pour les véhicules autorisés à pénétrer en zone côte piste. Cette autorisation est accordée à tous les propriétaires d'aéronefs basés et aux professionnels (président d'aéroclub, instructeur, mécanicien...).

À la date de l'accident, la liste des véhicules autorisés à pénétrer en zone côte piste comporte 49 véhicules. Les deux véhicules accidentés n'apparaissent pas sur la liste. Le responsable pédagogique était le propriétaire d'un de ces véhicules.

Il n'existe pas d'emplacement de parking pour véhicules côté piste. Habituellement, les personnes se garent devant les hangars ou dans un angle entre deux hangars.

## 3 - CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.*

### Scénario

L'instructeur a demandé à l'élève pilote d'effectuer seul la mise en route de l'avion. Avant de démarrer le moteur, ce dernier n'a pas vérifié si le frein de parc était serré. Lorsqu'il a démarré le moteur, l'avion s'est mis à rouler. Sous l'effet du stress et de la surprise, l'élève n'a pas actionné les freins ou réduit la puissance. L'élève pilote a viré à gauche pour éviter un avion mais n'a cependant pu éviter la collision avec les véhicules garés à proximité du hangar.

### Facteurs contributifs

Ont contribué à la collision :

- L'habitude de certains usagers de l'aérodrome de stationner leur véhicule à proximité des hangars.
- L'absence de dispositif empêchant une personne non autorisée à pénétrer avec un véhicule côté piste.