

ACCIDENT

14 avril 2007 - avion immatriculé F-PHEM

Evénement :	non-récupération d'une figure de voltige manquée, collision avec le sol.
Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Colomban MC 15 Z (constructeur amateur), monoplace, bimoteur à empennage en T.
Date et heure :	samedi 14 avril 2007 à 17 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Amboise (37), zone de voltige n° 6401 axe 107° / 287°, longueur 2 500 m, hauteur comprise entre 1 500 pieds et le niveau de vol 35.
Nature du vol :	voltige.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 56 ans, TT de 1979, UL de 1989, 684 heures vol dont 176 sur type et 2 h 30 dans les trois mois précédents, autorisation de deuxième cycle de voltige obtenue en 1990, 270 heures de voltige, aptitude médicale de classe 2 délivrée en juillet 2006, valide un an.
Conditions météorologiques :	estimées sur l'aérodrome d'Amboise (37) à 17 h 00 : vent 290° / 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 4 000 pieds, température 22 °C, QNH 1019 hPa.

CIRCONSTANCES

Le paragraphe suivant est uniquement fondé sur des témoignages.

Le pilote décolle de l'aérodrome d'Amboise vers 16 h 45. Après quelques minutes, au-dessus de la piste, il réalise un passage « sur la tranche » à faible hauteur puis, plus haut, un tonneau à facettes et un tonneau barriqué. Il s'éloigne et revient entre cinq à dix minutes plus tard à une hauteur d'environ 3 000 pieds dans la zone de voltige. Il effectue un premier renversement par la gauche. Il monte ensuite verticalement, accomplit un quart de tour à gauche. Pendant le basculement sur la gauche, il semble s'engager dans une vrille ventre à gauche, régulière et relativement rapide, avec une assiette à piquer de l'ordre de quarante-cinq degrés. Après dix tours, l'avion heurte le sol à environ deux cents mètres de la piste.

L'examen de l'épave et du site de l'accident révèle que l'avion a heurté le sol en virage à gauche, avec une légère inclinaison à gauche et une assiette à piquer de l'ordre de quarante-cinq degrés. Aucune anomalie pouvant contribuer à l'accident n'a été mise en évidence. Cependant il n'a pas été possible de déterminer si les deux moteurs délivraient la même puissance lors de l'impact.

Dans le manuel de vol du MC-15, le concepteur « déconseille le renversement car délicat ». En effet, la réalisation de cette figure nécessite des actions spécifiques sur les commandes de puissance de chacun des deux moteurs. En vrille, la vitesse de rotation de l'ordre d'un tour toutes les 1,75 secondes peut incommoder un pilote.

L'autopsie du corps du pilote n'a pas été pratiquée.

En janvier 2007, le pilote a entamé un traitement par médicament contre l'hypertension artérielle. Le pilote n'a pas sollicité d'avis médical aéronautique. En effet, aucune disposition réglementaire n'impose au pilote de reconsidérer son aptitude à piloter « s'il ne ressent pas de déficience physique ou mentale ». En outre, les médecins traitants ne sont pas autorisés à communiquer directement au médecin aéronautique agréé le contenu du dossier médical de leur patient.

Les évolutions rapprochées sous facteur de charge sollicitent les mécanismes de régulation de la pression artérielle du pilote. Des malaises peuvent survenir lors de ces évolutions. La répétition de telles évolutions peut induire des modifications durables de la régulation de la pression artérielle chez les pilotes expérimentés et entraînés (par exemple par modification de la sensibilité des baro-récepteurs).

L'effet de la prise du médicament par les pilotes n'a pas été étudié dans ces conditions.

Il n'a pas été possible de déterminer les causes de l'accident.