

RAPPORT

Accident survenu le 18 octobre 2003 à l'avion immatriculé F-PABD

Evénement :

collision avec la surface de la mer lors d'un circuit d'aérodrome.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef :

avion Peña « Bilouis », construction amateur. Biplace en tandem équipé de double commande, autorisé à la voltige.

Date et heure :

samedi 18 octobre 2003 à 11 h 10.

Exploitant :

club.

Lieu :

AD Saint-Pierre Pierrefonds (974).

Nature des vols :

voltige.

Personne à bord :

pilote + 1.

Titres et expérience :

pilote, 41 ans, PPL (A) de 2001, apte à la pratique de la voltige depuis le 1^{er} septembre 2003, 483 heures de vol dont 40 dans les trois mois précédents, 17 h 05 sur le modèle, dont 6 h 15 en double commande et 11 h 10 en voltige.

Conditions météorologiques : passager, 38 ans, UL de 2003.

évaluées sur le site de l'accident : vent 260° / 7 à 11 kt, CAVOK, température 28 °C, QNH 1020 hPa.

Circonstances :

Le pilote, assis en place arrière, accompagné d'un passager, termine une séance de voltige⁽¹⁾ de trente-cinq minutes à la verticale de l'aérodrome. Il incline l'avion rapidement de gauche à droite autour de son axe de roulis sur plusieurs dizaines de degrés⁽²⁾, annonce à la radio « fin de séance ». L'agent AFIS observe l'avion à la hauteur de la branche vent arrière pour la piste 15. Il transmet au pilote les paramètres nécessaires à l'atterrissement et lui demande de rappeler en finale pour la piste 33. Le pilote collationne les paramètres et indique qu'il rappellera en finale 33. L'agent AFIS quitte l'avion des yeux. Quelques instants plus tard l'avion entre en collision avec la surface de la mer.

⁽¹⁾Les témoins indiquent que les évolutions sont effectuées sous facteurs de charge positifs et sans décrochage.

⁽²⁾Ce signe indique aux observateurs au sol que la séance de voltige est terminée.

L'examen de l'épave ne montre aucune anomalie pouvant être à l'origine de l'accident. Les volets étaient rentrés et le moteur délivrait de la puissance lors de la collision. L'ensemble des déformations et ruptures de la cellule indique que l'avion avait les ailes sensiblement horizontales et une faible assiette à piquer lors de l'impact avec l'eau. Seule l'information de l'anémomètre de la place arrière est exploitable. L'aiguille est bloquée à 120 km/h⁽³⁾ par les déformations.

⁽³⁾La vitesse de décrochage est de 96 km/h lorsque les volets sont rentrés.

Les témoignages montrent que l'avion est à la hauteur de la branche vent arrière pour la piste 15. Il vire brusquement à gauche avec une forte inclinaison, pique vers l'eau en passant sur le dos. Il semble effectuer « une ressource » avant la collision.

Les témoins les plus proches du site de l'accident indiquent que le moteur semblait fonctionner au régime maximum. Ils décrivent également la même fin de trajectoire. L'ensemble des témoignages indique qu'à la fin de la trajectoire, l'aéronef était contrôlé.

Le matin du jour de l'accident, le pilote avait effectué une séance de trente-cinq minutes de voltige avec un passager qu'il avait invité. Ce dernier et des témoins de ce vol expliquent que le pilote avait exécuté des figures sous facteurs de charge positifs. A l'issue du vol, le pilote avait indiqué qu'il avait dû reprendre les commandes après un décrochage involontaire provoqué par le passager qui pilotait lors d'une figure de voltige.

Les autopsies et analyses toxicologiques n'ont révélé aucune anomalie pouvant avoir contribué à l'accident.

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