



## Accident du DYN AERO - MCR04S immatriculé **F-PDTA** survenu le 28 septembre 2019 à Longuesse (95)

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

<b>Heure</b>	Vers 16 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Navigation
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote décédé, avion détruit

## Collision avec le sol, incendie

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

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

Le pilote décolle d'Etrepagny (27) à destination de l'aérodrome des Mureaux (78). Vers 16 h 45, il pénètre la CTR de Pontoise sans établir de contact radiophonique avec le contrôleur. Ce dernier aperçoit l'avion en limite de sa zone sans le détecter au radar et confirme sa présence à l'aide de jumelles. Il estime la hauteur de l'avion entre 1 000 et 2 000 ft.

Peu après, plusieurs témoins entendent un bruit de moteur inhabituel puis indiquent voir l'avion piquer fortement, suivre une trajectoire verticale avant d'entrer en collision avec le sol.

Un incendie se déclare immédiatement à l'impact.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 50 ans, était titulaire depuis novembre 2018 d'une licence LAPL<sup>(2)</sup> issue de la conversion d'un brevet de base obtenu trois mois plus tôt. Cette licence était assortie d'une qualification SEP<sup>(3)</sup> en état de validité.

Il était également titulaire d'un brevet de pilote ULM associé à une qualification de classe multiaxe depuis 2015.

Son expérience n'a pas pu être établie. Toutefois, on peut noter que lors de la délivrance de la licence LAPL, dix mois avant l'accident, elle s'élevait à 30 heures de vol sur avion.

<sup>(2)</sup>Light Aircraft Pilot License (Licence de pilote d'aéronef léger).

<sup>(3)</sup>Single Engine Pistons (Avion monomoteur à pistons).

## 2.2 Renseignements météorologiques

Le jour de l'accident, les conditions météorologiques dans la région étaient nuageuses, avec un vent de sud-ouest modéré.

Le METAR automatique de 17 h 00 de l'aérodrome de Pontoise, situé à environ 5 Nm du lieu de l'accident donnait les informations suivantes :

- ☐ vent du 260° pour 11 kt ;
- ☐ visibilité supérieure à 10 km ;
- ☐ nuages épars à 4 700 ft, couche compacte à 5 800 ft ;
- ☐ température : 20°C / Point de rosée 9°C ;
- ☐ QNH 1015.

## 2.3 Renseignements sur l'aéronef

Le MCR-4S est un avion quadriplace à aile basse vendu en kit.

Le pilote du F-PDTA en était le propriétaire. Il en avait fait l'acquisition en janvier 2019.

Le précédent propriétaire indique avoir fait installer un parachute de secours à déclenchement pyrotechnique sur cet aéronef.

L'avion était entretenu dans un atelier aux Mureaux. Les éléments de maintenance obtenus n'ont pas mis en évidence d'élément susceptible d'avoir contribué à l'accident.

## 2.4 Renseignements sur le site et l'épave

L'avion s'est écrasé dans un champs situé sur la commune de Longuesse, non loin d'une zone d'habitation. L'épave a entièrement brûlé lors de l'incendie post-impact. Aucune trace de déploiement du parachute n'a été observée par les personnes présentes sur le site.

Une tablette électronique a été retrouvée à quelques mètres de l'épave. Son état d'endommagement n'a toutefois pas permis d'en exploiter le contenu.

## 2.5 Témoignages

Plusieurs témoins ont assisté à l'accident depuis trois lieux distincts. Leurs déclarations divergent quant à la présence ou non de fumée avant l'impact ou la trajectoire initiale de l'avion et ne permettent pas de déterminer précisément les circonstances de l'événement. Les éléments suivants ont toutefois été rapportés par la plupart des témoins :

- ☐ Le moteur a émis un bruit inhabituel, juste avant que l'avion ne pique brutalement.
- ☐ L'avion volait plus bas que les aéronefs habituellement observés dans ce secteur.
- ☐ L'avion a piqué avec le nez vers le bas jusqu'à la collision avec le sol.
- ☐ Aucun témoin n'a observé de déploiement de parachute.

### 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.*

L'avion était en palier lorsqu'il a adopté brutalement une assiette à piquer jusqu'au sol. L'enquête n'a pas permis de déterminer les causes de l'accident.