

ACCIDENT***survenu à l'avion immatriculé F-PDYN***

Événement :	perte de contrôle lors d'une figure de voltige.
Cause :	indéterminée.

Conséquences et dommages : pilote décédé, avion détruit.**Aéronef :** avion Dyn'Aéro CR 100.**Date et heure :** samedi 12 août 2000 à 18 h 20.**Exploitant :** club.**Lieu :** Val-de-Vesle (51).**Nature du vol :** entraînement à la voltige.**Personnes à bord :** pilote.**Titres et expérience :** pilote 46 ans, TT de 1993, autorisation de voltige 376 heures de vol dont 292 sur type et 20 dans les trois mois précédents.**Conditions météorologiques :** à 15 h 00, AD Reims Champagne situé à 7 km du site de l'accident : vent 250° / 04 kt, CAVOK, température 28 °C.**Circonstances**

Le pilote effectue une séance de voltige sur l'axe de Mourmelon, en vue des championnats de France bi-place de voltige. Il répète un programme avec deux personnes au sol en contact radio avec lui. Il réalise le programme correctement et décide de répéter plusieurs fois la cinquième figure (demi-boucle suivie d'un demi-tonneau déclenché) afin de la perfectionner. Il réalise la figure quatre fois de suite correctement. Les personnes lui indiquent que la figure est suffisamment maîtrisée. Le pilote souhaite la réaliser une dernière fois, avant de travailler les vrilles. D'après le témoignage des personnes au sol, le pilote ne manifeste à ce moment-là aucun signe de fatigue. Le pilote entame la figure à une hauteur estimée entre 1500 et 2000 pieds. Après la demi-boucle, l'avion se retrouve sur le dos et se met en roulis par la gauche. La rotation ne s'arrête pas à la position "ailes à plat", qui est dépassée d'environ 50 degrés. Aussitôt après, le nez de l'avion s'affaisse. L'avion effectue d'abord deux tours de vrille par la gauche. Au cours du deuxième tour de vrille, les personnes au sol entendent un bruit caractéristique de la réduction des gaz. Une d'elles intervient sur la fréquence pour donner au pilote les instructions suivantes : "manche secteur avant et pied neutralisé". Après les deux tours de vrille, à une hauteur d'environ 1000 pieds, l'avion effectue deux tours de vrille à plat par la gauche. Il reprend ensuite une assiette à piquer puis effectue un dernier tour de vrille à plat par la gauche avant de percuter le sol.

L'enquête n'a pas permis de déterminer de cause probable de l'accident. L'examen de l'épave n'a montré aucun dysfonctionnement de l'avion ou du groupe motopropulseur. Pour une raison indéterminée, le pilote n'a pas été en état d'appliquer les techniques de rétablissement de vrille qu'il connaissait et maîtrisait.