

## **ACCIDENT**

### ***survenu à l'avion immatriculé F-GEFP***

<b>Evénement :</b>	collision avec la surface de l'eau.
<b>Cause probable :</b>	action intentionnelle.

**Conséquences et dommages :** pilote décédé, aéronef détruit.  
**Aéronef :** avion Reims Aviation F 152.  
**Date et heure :** dimanche 30 septembre 2001 à 17 h 15.  
**Exploitant :** club.  
**Lieu :** La Flèche (72), étang de la Roirie.  
**Nature du vol :** local.  
**Personnes à bord :** pilote.  
**Titres et expérience :** pilote, 31 ans, PPL (A) de 1999, 115 heures de vol dont 7 dans les trois mois précédents.  
**Conditions météorologiques :** CAVOK.

### **Circonstances**

Un témoin voit l'avion arriver au-dessus de l'étang et se mettre en virage. Il le voit prendre une très forte assiette à piquer en même temps qu'il entend le moteur émettre un fort sifflement et ce jusqu'au contact avec la surface de l'eau.

L'examen de l'épave réalisé une fois celle-ci retirée de l'eau fournit les indications suivantes :

### **Commandes de vol**

- L'examen des commandes de vol ne fait apparaître aucune défaillance.
- Le compensateur de profondeur est en position plein piquer. Cependant, les traces de frottement laissées sur la biellette de commande et les déformations de la tôle autour du passage de celle-ci permettent de déduire que le compensateur était dans une position proche du neutre à l'impact. Compte-tenu de son état de destruction, la commande du compensateur n'a pas permis de confirmer cette indication.
- La commande de volets est très déformée et retrouvée en position " sortis ", mais les volets sont en position " rentrés " sur les ailes.
- Les surfaces des gouvernes ont toutes été retrouvées sur l'avion.

## **Structure**

- Toutes les ruptures observées sont de type statique. Les déformations sur les ailes montrent une forte compression symétrique due au contact avec l'eau, ce qui permet de déduire que l'avion est arrivé avec une trajectoire proche de la verticale.
- Les attaches de longeron n'ont pas été rompues. En revanche, le cadre de liaison de ces longerons a rompu en statique.

## **Planche de bord**

- L'aiguille de l'anémomètre est bloquée en position retour par un morceau de verre à une vitesse de cent cinquante nœuds.
- Le compte-tours indique " zéro " mais le câble liaison avec le capteur est arraché.
- La clé de contact des magnétos, cassée, est sur la position " LEFT ".
- Les commandes de gaz et de richesse sont toutes les deux en avant.

L'examen de l'hélice, du cône et de la couronne du démarreur, retrouvés ultérieurement sur le lieu de l'accident lors de la vidange de l'étang, permettent d'affirmer qu'il n'y a pas eu de perte d'hélice en vol. Par ailleurs l'état général de l'aéronef était très bon.

Les analyses toxicologiques du sang prélevé sur le corps du pilote ont révélé la présence d'un anti-dépresseur à un taux thérapeutique et de tranquillisant à taux infra-thérapeutique. Elles ont également révélé une alcoolémie s'élevant à 0,33 grammes par litre.

La prise des médicaments n'avait pas été déclarée au médecin agréé lors de la visite d'aptitude effectuée moins de trois mois avant l'accident.

En conclusion, les constatations faites sur l'épave n'indiquent pas de défaillance technique antérieure à l'impact. D'autre part, la mise en virage subite, puis la trajectoire finale de l'avion, telles que décrites par le témoin, ainsi que l'entrée verticale dans l'eau, comme en témoignent les déformations symétriques des ailes, indiquent que l'avion est resté contrôlé jusqu'à l'impact avec la surface de l'eau.