

## RAPPORT

### Accident survenu le 27 septembre 2009 à l'avion immatriculé F-PRCH

<b>Evénement :</b>	collision avec le sol lors d'évolutions acrobatiques à faible hauteur, incendie.
<b>Cause identifiée :</b>	décision de réaliser une figure acrobatique à une hauteur insuffisante pour l'accomplir en sécurité.

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

**Aéronef :** avion Piel CP 1320 « Saphir », moteur Lycoming O 320.

**Date et heure :** dimanche 27 septembre 2009 à 10 h 45.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Saint-Quentin-du-Dropt (47), lieu-dit « La Truffière ».

**Nature des vols :** local.

**Personne à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 57 ans, PPL (A) de 1982, UL de classe multiaxe et pendulaire de 1991, environ 430 heures de vol sur avion. Deux vols dans les trois mois précédents avec cet avion.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'accident : vent variable 2 kt, visibilité supérieure à 10 km, température 19 °C, température du point de rosée 14 °C, QNH 1023 hPa.

#### Circonstances :

Dix minutes après le décollage de l'aérodrome de Bergerac (24), le pilote et son fils arrivent à proximité de l'habitation d'un de leurs amis. Ce dernier voit l'avion décrire un virage de 360° à une hauteur qu'il estime à 500 pieds au-dessus de son domicile. Il le voit ensuite descendre tout en effectuant un autre virage de 360° à très faible hauteur autour de son habitation. L'avion s'éloigne puis revient vers lui, à la même hauteur. Le témoin aperçoit le pilote lui faire des signes de la main et voit l'avion « battre des ailes ». Arrivé près de lui, l'avion débute une ressource à forte pente. Au sommet, il bascule sur l'aile gauche et prend une forte assiette à piquer. A quelques mètres du sol, l'avion effectue une ressource. L'aile droite touche un dévers qui longe un chemin. L'avion traverse le chemin en glissade et finit sa course dans le talus boisé opposé. Il bascule en pylône et prend feu.

Deux autres témoins indiquent qu'ils ont entendu le bruit du moteur jusqu'à l'impact.

Le carnet de vol du pilote n'a pas été retrouvé.

L'examen de l'épave n'a révélé aucun dysfonctionnement qui aurait pu être à l'origine de l'accident. Les déformations de l'hélice indiquent que le moteur délivrait de la puissance.

L'avion était dans les limites de masse et de centrage définies par le concepteur. Le moteur et la cellule étaient équipés pour que l'avion puisse être classé « apte voltige ». Le pilote n'avait pas entamé les démarches nécessaires auprès de l'Administration afin d'obtenir l'aptitude.

Le passager n'avait aucune expérience aéronautique. L'ami du pilote indique que ce dernier avait survolé à plusieurs reprises son habitation dans les mêmes conditions que le jour de l'accident. Le pilote ne détenait pas d'autorisation pour la pratique de la voltige.

L'autopsie pratiquée sur le corps du pilote n'a révélé aucune anomalie qui aurait pu altérer ses capacités de pilotage.