

RAPPORT

Accident survenu le 18 juillet 2009 à l'avion immatriculé F-PRJD

Événement :	atterrissage en campagne, basculement sur le dos lors du roulement.
--------------------	---

Conséquences et dommages : pilote décédé, hélice détruite et fuselage endommagé au niveau de l'empennage arrière.

Aéronef : réplique d'un avion Dewoitine D 501.

Date et heure : samedi 18 juillet 2009 vers 17 h 40.

Exploitant : privé.

Lieu : Selles-Saint-Denis (41).

Nature du vol : voyage.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 63 ans, PPL (A) de 1967, VV de 1999 périmée, 555 heures de vol sur avion dont 170 heures sur le modèle, 10 dans les trois mois précédents, environ 300 heures de vol sur planeur.

Conditions météorologiques : AD Orléans Bricy situé à 60 km au nord-ouest du site de l'accident : vent 240° / 14 kt, visibilité supérieure à 10 km, NSC, température 20 °C, température du point de rosée 9 °C, QNH 1016 hPa.

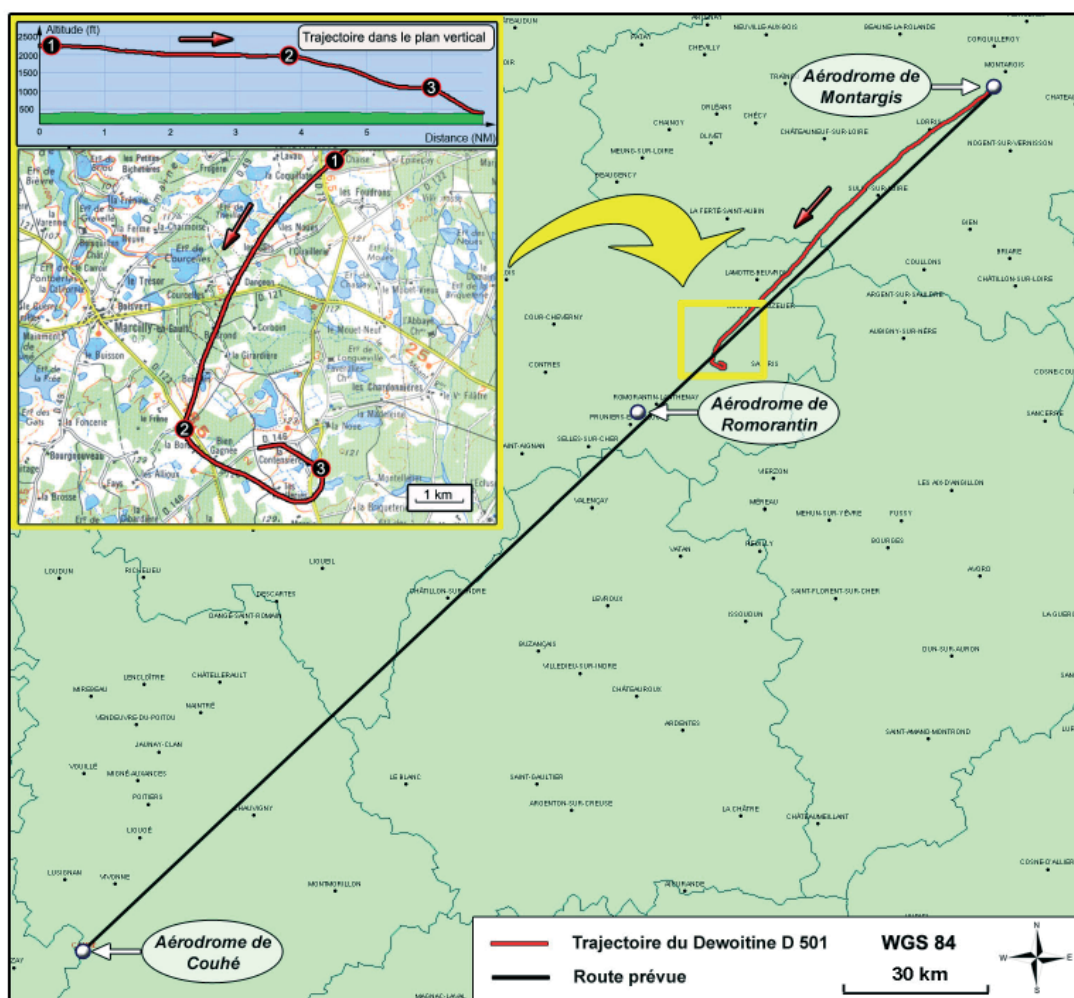
CIRCONSTANCES :

Vers 17 h 00, le pilote décolle de l'aérodrome de Montargis (45) pour se rendre à un meeting aérien sur l'aérodrome de Couhé (86). Après environ quarante minutes, le pilote interrompt son vol et atterrit dans un champ. En fin de roulement, l'avion bascule sur le dos provoquant le décès du pilote.

L'aspect général de l'avion ne révèle pas de dommage important. L'avion a basculé à faible vitesse. Les deux réservoirs d'aile et le réservoir central contenaient du carburant. Aucune anomalie technique n'a été observée sur le moteur, ses accessoires et sur le circuit de carburant. L'examen des commandes de vol a révélé une rupture d'un renvoi de la commande de profondeur. Le renvoi s'est rompu de façon brutale au droit de sa section en croix (zone de concentration des contraintes). Cette pièce en alliage léger a été moulée. Sa tenue mécanique est faible et hétérogène. Il n'a pas été possible de déterminer si la rupture s'est produite en vol ou lors de l'accident.

Le pilote entretenait lui-même son avion. Il détenait une licence de maintenance d'aéronef Partie-66 valide jusqu'en 2013. L'avion n'avait pas volé depuis septembre 2007. Les informations inscrites sur le carnet de route indiquent que le pilote faisait fonctionner le moteur tous les trois mois environ. Il avait effectué une visite des 100 heures entre le 2 février et le 2 juin 2009. Le certificat de navigabilité restreint d'aéronef a été renouvelé à cette occasion pour une durée de trois ans.

Le pilote utilisait un GPS. La destination programmée était l'aérodrome de Romorantin (41) situé à 22 km au sud-ouest du lieu de l'accident. La trajectoire de l'avion est régulière en direction, en vitesse et en altitude (environ 2 000 pieds) puis l'avion descend. Le pilote dévie sa trajectoire pour atterrir face au vent dans champ orienté au 260°. Le profil de l'approche semble maîtrisé et stabilisé tant sur le plan horizontal que vertical.



Trajectoire de l'avion reconstituée d'après les données du GPS

Il n'a pas été possible de déterminer la raison ayant conduit le pilote à interrompre son vol et à atterrir en campagne à proximité d'un aérodrome.

Le D 501 est un avion torpédo à aile basse. En cas de basculement sur le dos, la tête du pilote est exposée à un risque de traumatisme direct lors du contact avec le sol.

Le fils du pilote explique que son père avait décidé, depuis un précédent accident, de se dessangler en cas d'un atterrissage d'urgence afin de ne pas rester bloqué dans l'avion lors d'un éventuel basculement.

Le pilote a été retrouvé sanglé avec un harnais « quatre points » et assis sur un rehausseur en bois. Ce dernier en bois s'est rompu à la suite d'un enfoncement. L'autopsie du pilote a permis de constater la présence d'une fracture de la septième vertèbre cervicale.