

## RAPPORT

### Accident survenu le 11 avril 2009 à l'avion immatriculé F-PDOG

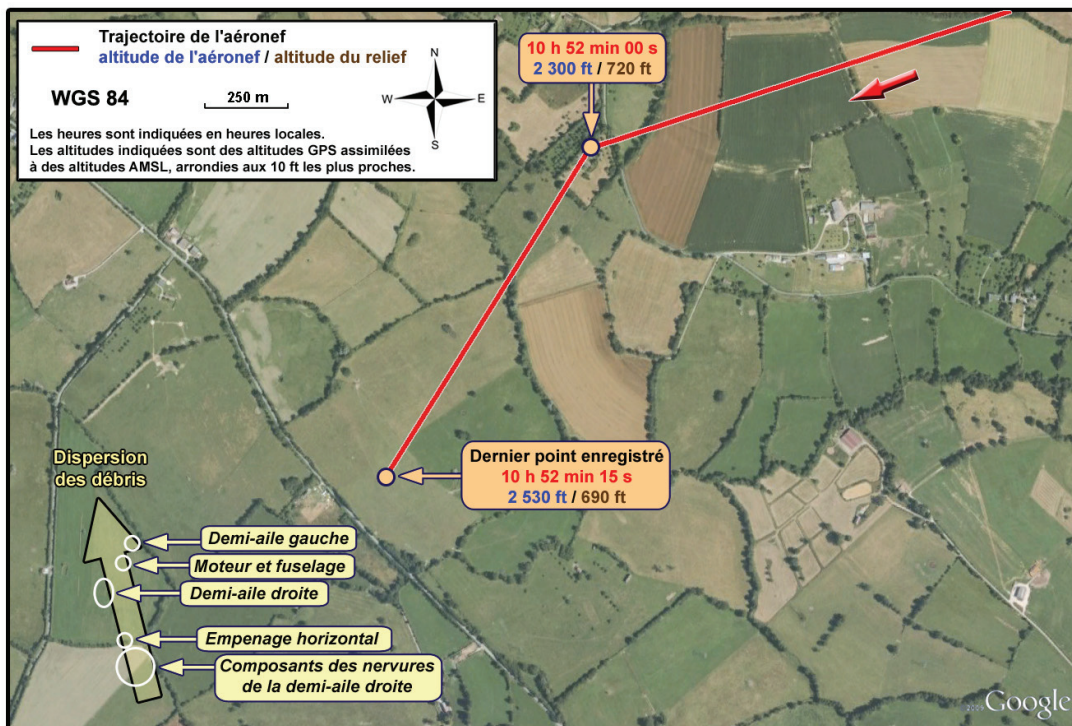
<b>Evénement :</b>	dépassement du domaine de vol, rupture en vol et collision avec le sol.
<b>Cause probable :</b>	obstination à poursuivre le vol dans des conditions météorologiques défavorables.

<b>Conséquences et dommages :</b>	pilote décédé, aéronef détruit.
<b>Aéronef :</b>	avion Dyn'Aero MCR 01.
<b>Date et heure :</b>	samedi 11 avril 2009 à 10 h 52.
<b>Exploitant :</b>	privé.
<b>Lieu :</b>	Saint-Léonard-des-Parcs (61), altitude : 680 pieds
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personne à bord :</b>	pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 40 ans, CPL (A) et IR de 2000, ATPL (A) de 2004, plus de 4 100 heures de vol, dont 54 sur type.
<b>Conditions météorologiques :</b>	AD Alençon (61), altitude 443 pieds, situé à 15 NM au sud-ouest du lieu de l'accident : vent variable 2 kt, visibilité 3 km, BKN à 500 pieds, température 8 °C, QNH 1006 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Persan-Beaumont (95) à 10 h 07 à destination de Pontivy (56). Il reste en contact radio avec le contrôleur de l'aérodrome de Pontoise (95) entre 10 h 10 et 10 h 21. L'avion est retrouvé, environ trente minutes plus tard dans un champ de la commune de Saint-Léonard-des-Parcs.

L'examen du site et de l'épave montre que les débris de l'avion sont dispersés sur une distance de plus de 200 m de long et 60 m de large (voir schéma ci-après).



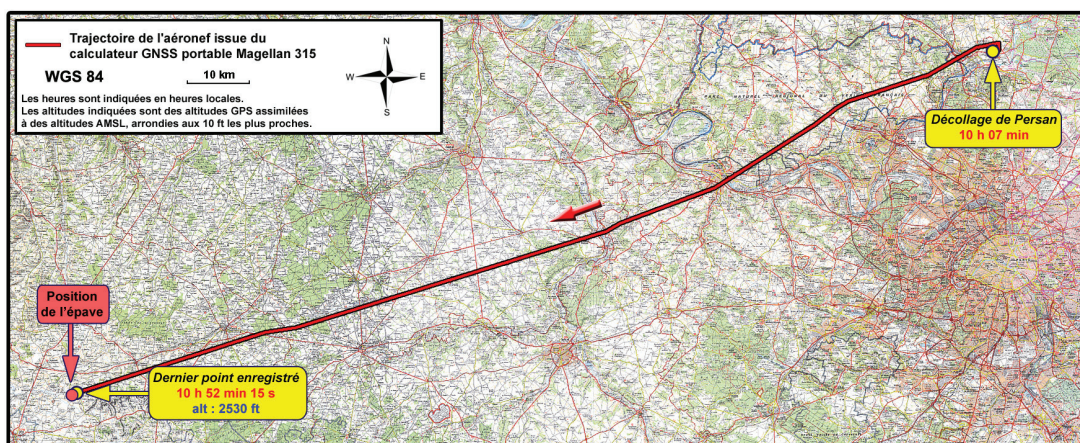
Les deux demi-longerons d'aile sont rompus au niveau de l'emplanture. Le revêtement des deux demi-ailes est arraché des nervures. Celui de l'aile droite est retrouvé avant le point d'impact et celui de l'aile gauche après. Le fuselage est situé après le bloc moteur matérialisant le point d'impact.

L'empennage horizontal peu endommagé est retrouvé dans les arbres cent trente mètres avant le point d'impact. Ses charnières d'articulation se sont rompues par surcharge. L'empennage horizontal a rompu en vol.

Des morceaux de nervure et de peinture de l'aile sont dispersés sur une distance de cent mètres avant la position de l'empennage horizontal. La répartition des débris et les dommages observés sur la demi-aile droite s'explique par une ouverture de l'aile puis une rupture en vol de celle-ci.

Des traces de carburant sont visibles au sol au niveau du point d'impact.

Un GPS est retrouvé à bord de l'avion. Il était en fonctionnement lors du vol. L'exploitation des informations enregistrées a permis de reconstituer la trajectoire du vol.



Des témoins se trouvant à proximité du champ lorsque l'avion a heurté le sol expliquent que la visibilité était faible et que les nuages accrochaient la cime des arbres. Ils ont distingué le bruit du moteur.

Le pilote se rendait à Pontivy afin d'effectuer un stage d'initiation à la voltige. Avant son départ, il avait indiqué à une personne présente sur l'aérodrome qu'il n'était pas sûr d'atteindre sa destination en raison des conditions météorologiques.

Un dossier météorologique du jour est trouvé parmi les débris de l'avion :

❑ METAR et TAF des aérodromes se trouvant sur le parcours :

o Paris Charles de Gaulle (95) :

LFPG 110730Z 16008KT 120V180 CAVOK 15/08 Q1007 NOSIG = .

LFPG 110500Z 1106/1212 16005KT CAVOK BECMG 1108/1110 SCT040TCU  
BECMG 1113/1115 19008KT PROB30 TEMPO 1111/1115 SCT040CB  
BECMG 1117/1119 BKN040 BECMG 1207/1209 03006KT TX19/1115Z  
TN10/1204Z=

o Chartres (28) :

LFOR 110700Z 00000KT CAVOK 09/08 Q1006=

o Evreux (27) :

LFOE 110730Z AUTO 01003KT 9999NDV // NCD 11/10 Q1006=

o Deauville (14) :

LFRG 110730Z AUTO 33001KT 9999NDV OVC003 08/07 Q1007=

LFRG 110500Z 1106/1115 30004KT 7000 -RA OVC003 TEMPO 1107/1115  
9999 BKN010=

o Alençon (61) :

LFOF 110700Z 04003KT 010V070 6000 -DZ BKN005 08/07 Q1006 TEMPO  
3000 RADZ BKN004=

LFOF 110500Z 1106/1115 03008KT 8000 BKN008 OVC015 TEMPO  
1106/1115 3000 RADZ BKN004=

o Le Mans (72) :

LFRM 110700Z 00000KT 2000 -RA BR BKN006 11/10 Q1006.

LFRM 110500Z 1106/1115 VRB02KT 3000 BR BKN008 TEMPO 1106/1112  
2000 RA BKN005 BECMG 1109/1112 22005KT BECMG 1112/1115 SCT015  
BKN035=

o Caen (14) :

LFRK 110700Z 26003KT 230V300 7000 -RA OVC015 08/07 Q1007 NOSIG=

LFRK 110500Z 1106/1115 30005KT 9999 BKN016 TEMPO 1107/1115 4500  
RA BR BKN010=

o Rennes (35) :

LFRN 110700Z 32005KT 290V350 CAVOK 07/06Q1007 NOSIG=

LFRN 110500Z 1106/1206 32010KT 9999 SCT020 PROB30 TEMPO  
1106/1108 BKN010 BECMG 1202/1205 3000 BR=

