

Accident de l'avion Piper PA-44 Séminole immatriculé F-GCJE

survenu le 26 février 2020
à Elné (66)

⁽¹⁾ Sauf précision
contraire, les heures
figurant dans
ce rapport sont
exprimées en
heure locale.

Heure	Vers 03 h 15 ⁽¹⁾
Propriétaire	École de pilotage Aéropyénées
Nature du vol	Vol local illicite
Personne à bord	Personne aux commandes
Conséquences et dommages	Personne aux commandes décédée, avion détruit

Utilisation illicite d'un avion, collision avec le sol, de nuit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues de caméras de vidéosurveillances et des témoignages.

Un homme franchit de nuit un grillage surmonté de fils barbelés de la clôture de l'aéroport Perpignan-Rivesaltes (66). Il s'installe à bord du F-GCJE, stationné devant le hangar de maintenance de l'école de pilotage Aéropyénées. Il démarre les deux moteurs puis roule ensuite vers la voie de circulation V⁽²⁾ de laquelle il décolle vers 02 h 20. À partir de 02 h 55, il évolue dans le sud de la CTR de Perpignan à faible hauteur. Vers 03 h 17, un témoin au sol voit l'avion voler en palier, débiter un virage, prendre une attitude à cabrer puis à piquer en direction du sol. L'avion entre en collision avec le sol d'un champ avec une forte énergie.

⁽²⁾ La voie de
circulation V est
parallèle à la piste 31.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur l'aérodrome

L'aéroport Perpignan-Rivesaltes dispose de deux pistes revêtues :

- la piste principale 15-33 ;
- la piste secondaire 13-31.

Des NOTAM indiquaient que les pistes et les taxiways étaient fermés la nuit, de 22 h 30 à 06 h 30, du 24/02/2020 au 28/02/2020, en raison de travaux rendant indisponibles les systèmes de transmission automatique des paramètres (STAP) et de télécommande à distance du balisage (PCL).

La voie de circulation V parallèle à la piste 13-31 est accessible directement depuis le parking situé devant le hangar de maintenance de l'école de pilotage. La ligne centrale de cette voie de circulation est équipée de catadioptres.

2.2 Renseignements météorologiques

La nuit de l'accident était très sombre. La lune (premier croissant) s'était couchée à 20 h 19 la veille au soir.

Les METAR de Perpignan-Rivesaltes entre 02 h 30 et 03 h 30 indiquaient :

- vent d'ouest d'intensité comprise entre 15 et 19 kt avec des rafales jusqu'à 34 kt ;
- peu de nuages (FEW) dont la hauteur minimum de la base était de 4 400 ft sur la période considérée ;
- des nuages morcelés (BKN) dont la hauteur de la base, à 03 h 30, était de 5 000 ft et de 6 400 ft ;
- une visibilité supérieure à 10 km.

2.3 Renseignements sur l'homme aux commandes

L'homme aux commandes de l'avion était âgé de 20 ans et de nationalité italienne. Il ne possédait pas de titre aéronautique. Selon ses parents, il ne possédait pas d'expérience aéronautique et son ordinateur ne contenait pas de logiciel de simulation de pilotage d'avion.

Il était arrivé d'Italie, en France, quelques jours auparavant.

Les analyses toxicologiques réalisées n'ont pas mis évidence d'élément susceptible d'expliquer l'accident.

2.4 Renseignements sur l'avion

Le Piper PA-44 Seminole est un avion bimoteur, équipé de moteurs à piston et à trains rentrants. Aucune clé n'est nécessaire pour démarrer les moteurs.

Le directeur d'exploitation de l'école de pilotage indique que le dernier vol du F-GCJE avant celui de l'accident était un vol d'examen pour une qualification IR/ME. À l'issue de ce vol, il restait 250 litres de carburant, soit environ trois heures d'autonomie.

Le directeur d'exploitation précise également que l'avion devait subir une visite programmées 100 heures et qu'il n'était pas fermé à clé.

2.5 Renseignements sur l'épave et le site de l'accident

Les examens de l'épave et du site de l'accident, situé à 8 NM au sud-est de l'aéroport, n'ont mis en évidence aucune défaillance susceptible d'avoir contribué à l'accident. Les dommages observés sont consécutifs à l'accident.

L'avion est entré en collision avec le sol avec une forte énergie. Il avait une assiette à piquer proche de la verticale et une inclinaison nulle. Les volets et les trains d'atterrissage étaient rentrés. Les moteurs délivraient de la puissance.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Après avoir franchi la clôture de l'aéroport dont les pistes étaient fermées par NOTAM et après s'être installé à bord de l'avion qui ne nécessitait pas de clé pour démarrer les moteurs, un homme, non pilote, a décollé en pleine nuit depuis une voie de circulation. Il a évolué à basse hauteur à proximité de l'agglomération de Perpignan pendant environ une heure, dans des conditions météorologiques turbulentes. Lors d'un virage, l'avion a piqué vers le sol jusqu'à la collision avec le sol.

L'absence de fermeture à clé de l'avion a facilité la prise en compte de l'avion pour entreprendre le vol de manière illicite.

L'enquête de sécurité, dont l'objectif est l'amélioration de la sécurité aérienne, n'a pas cherché à connaître les motivations de la personne d'utiliser cet avion dans ce contexte de violation.