

RAPPORT

Accident survenu le 14 juillet 2009 à l'avion immatriculé F-PNUN

Evénement :	rupture en vol, collision avec le sol.
--------------------	--

Conséquences et dommages : pilote et deux passagers décédés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Piel CP 605 B « Super Diamant », (construction amateur), moteur Lycoming O-320-B2C, entretenu par le propriétaire.

Date et heure : mardi 14 juillet 2009 à 11 h 56.

Exploitant : privé.

Lieu : Nouhant (23), à 9 km au nord-est de l'aérodrome de Montluçon-Guéret (23).

Nature des vols : voyage.

Personne à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 55 ans, ATPL (A) de 1991, qualification de type B 757/767 et A 310/300-600, qualification de classe SEP, FI (A), IRI (A), CRI (A), TRI (A), CRE (A) et TRE (A), 16 608 heures de vol dont environ 500 sur type.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 320° / 2 kt, visibilité supérieure à 10 km, réduite sous des averses, FEW Cu à 1 400 pieds, OVC Sc à 4 800 pieds, QNH 1014 hPa.

Circonstances :

Accompagné de deux adolescents, le pilote décolle à 10 h 35 de l'aérodrome de Nîmes-Courbessac (30) à destination de l'aérodrome d'Etampes (91).

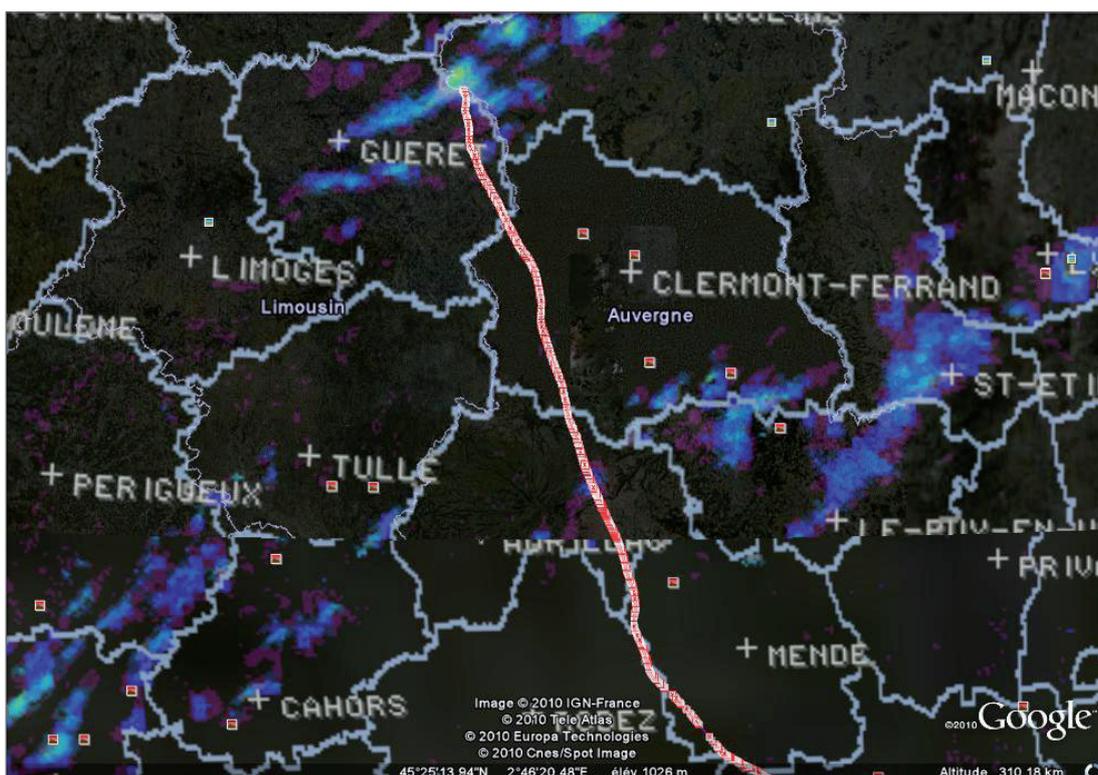
Les enregistrements radar permettent de reconstituer la trajectoire de l'avion. Il contourne Mende (48) par le sud au niveau de vol 75 et oriente sa route vers sa destination. Vers 11 h 20, dans la région de Saint-Flour (15), il monte puis se stabilise au niveau de vol 85. A 11 h 40, il monte à nouveau et, à 11 h 55, atteint le niveau de vol 115. A partir de cet instant, l'avion effectue plusieurs virages en descendant d'un millier de pieds en une minute, puis avec une vitesse verticale atteignant sept milles pieds par minute.

Les débris de l'avion, dispersés sur environ trois kilomètres selon une route magnétique 220, montrent que l'avion s'est disloqué en vol. Leur examen ne révèle cependant aucune anomalie permettant de soupçonner une faiblesse ou un défaut de construction de la cellule. Les ruptures se sont produites sous

l'effet de surcharges ou d'efforts anormalement élevés. Toutefois, il semble que la verrière n'était pas verrouillée au moment de l'application d'efforts importants et qu'elle était proche de la butée arrière lors de l'écrasement au sol. L'enquête n'a pas permis de déterminer si cette ouverture était à l'origine de l'accident ou consécutive à une action volontaire avant la collision avec le sol.

Des témoins ont assisté à la préparation du vol par le pilote. Ils indiquent qu'il disposait d'informations météorologiques avant d'entreprendre ce vol.

Le jour de l'accident vers 10 h 00, les stations météorologiques des aérodromes de Limoges (87), Châteauroux (36), Avord (18) et Vichy (03) relevaient de faibles pluies, parfois sous forme d'orages. Ces phénomènes n'étaient plus observés deux heures plus tard mais pouvaient encore se produire localement loin des aérodromes. De plus, à ce moment-là, une humidité importante persistait, matérialisée par des altocumulus entre 8 000 et 12 000 pieds alors que des stratocumulus accrochaient le relief vers 2 000 à 4 000 pieds. Il n'y avait pas d'instabilité météorologique sur sa trajectoire. Les messages de prévision météorologique mentionnaient des visibilités supérieures à 8 ou 10 km avec des plafonds nuageux dont la hauteur variait entre 3 000 et 5 000 pieds.



Le trait rouge représente la trajectoire de l'avion issue des données de son transpondeur.

Sur cette image radar météo, un front stratiforme est généralement représenté par les couleurs bleue et verte ; des taches vert foncé, jaune, ..., rouge matérialisent les averses. Les coupes verticales de l'humidité le long de la trajectoire montrent que la couche nuageuse s'étend jusque vers le niveau de vol 115.

Le pilote, en contact radio sur la fréquence information de Clermont-Ferrand (63), n'a pas émis de message indiquant une inquiétude quant à la poursuite de son vol.

Un témoin, utilisateur de cet avion, fournit les indications suivantes :

- ❑ il arrivait au pilote de voler avec la verrière entre-ouverte, dans une position prévue à cet effet,
- ❑ compte tenu du chargement, l'avion disposait fort probablement du carburant nécessaire à la réalisation du vol, sans réserve complémentaire,
- ❑ au niveau de vol 120 les performances de montée devaient être très faibles,
- ❑ l'avion était équipé d'instruments permettant le pilotage sans visibilité,
- ❑ aucun moyen de dégivrage n'était installé.

Il n'a pas été possible de déterminer les causes de l'accident.