

ACCIDENT

4 avril 2008 - avion immatriculé N511TE

Evénement :	collisions avec deux éoliennes.
Cause identifiée :	obstination à atteindre la destination, en régime de vol à vue, par conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages : extrémités des ailes gauche et droite sectionnées.

Aéronef : avion Beechcraft D 55.

Date et heure : vendredi 4 avril 2008 à 17 h 20.

Exploitant : privé.

Lieu : Plouguin (29), lieu-dit « Lescoat ».

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 48 ans, licence de pilote privé de 1972 délivrée par les Etats-Unis, qualifications SEP, MEP terrestre et hydravion, IR/ME, 7 400 heures de vol, 1 476 sur type dont 57 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 010° / 10 kt, brouillard, visibilité entre 400 et 800 m, OVC St entre 50 et 100 m, localement 30 m. Le sommet de ces stratus est estimé entre 150 m et 300 m, température 13 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1027 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion, prévoit un aller et retour Brest-Biggin Hill (Royaume-Uni) dans la journée. Le vol aller se déroule normalement.

Vers 15 h 00, avant le départ de Biggin Hill, l'agent du bureau de piste lui confirme par téléphone que les conditions météorologiques permettent le retour vers Brest en vol à vue sans changement significatif pendant la durée du vol.

Pour le retour, le pilote prévoit un trajet sous plan de vol VFR de Biggin Hill à Jersey puis une route directe vers Brest. Après le survol de Jersey, il écoute l'enregistrement de 14 h 00 de l'ATIS de Brest qui annonce des nuages fragmentés dont la base est à 3 000 pieds, et une visibilité horizontale de dix kilomètres.

⁽¹⁾Les conditions météorologiques se dégradent rapidement par le nord en raison d'entrées maritimes qui n'apparaissent pas dans le message de l'ATIS de Brest. Celles-ci ont affecté l'aérodrome plus tardivement.

⁽²⁾Les éoliennes ont une hauteur de 393 pieds.

Le pilote explique qu'en croisière à 3 000 pieds QNH, il survole une couche nuageuse et voit le sol par instants⁽¹⁾. Il contacte le contrôleur de l'approche de Brest qui lui demande de prévoir une arrivée en suivant une route côtière nord pour éviter plusieurs vols en approche.

Avant le survol du point NWL (point n° 1 sur la trajectoire), (voir carte ci-après), le pilote écoute les informations de l'ATIS enregistrées à 15 h 00 qui annoncent des nuages épars à 1 200 pieds et à 2 700 pieds et une visibilité de dix kilomètres. Le pilote est toujours au-dessus des nuages et décide de descendre sous la couche. Après quelques secondes de vol en vue du sol, il aperçoit des éoliennes⁽²⁾, mais ne peut les éviter (point n° 2 sur la trajectoire).

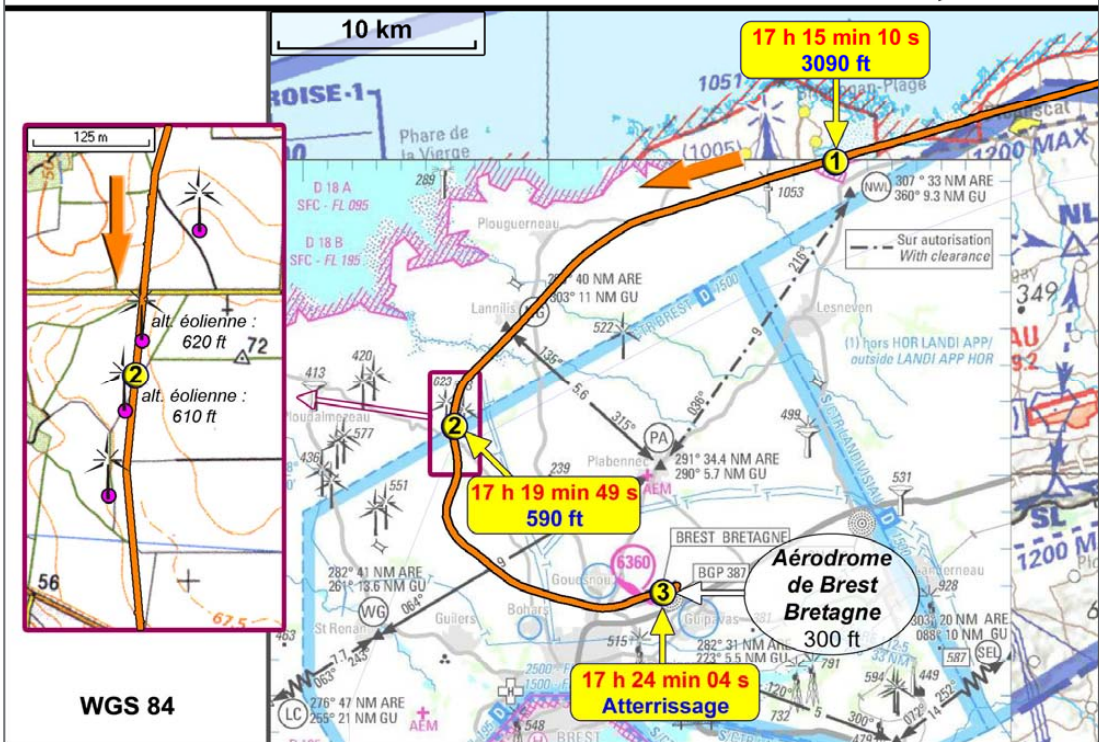
L'extrémité de l'aile gauche heurte la pale d'une première éolienne et l'extrémité de l'aile droite heurte la pale d'une seconde. Le pilote conserve le contrôle de l'avion, demande à arriver en approche directe pour la piste 07 droite sur laquelle il atterrit sans dommage.

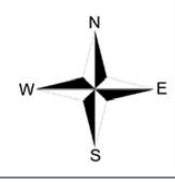
Le pilote précise qu'il accomplit régulièrement ce voyage et qu'il connaissait la présence des éoliennes, mentionnées sur les cartes aéronautiques. Le jour de l'évènement, il portait toute son attention à la recherche visuelle de l'aérodrome.

Il ajoute que pendant le vol, il est resté perturbé par un choc émotionnel d'ordre privé qu'il avait subi à Biggin Hill.

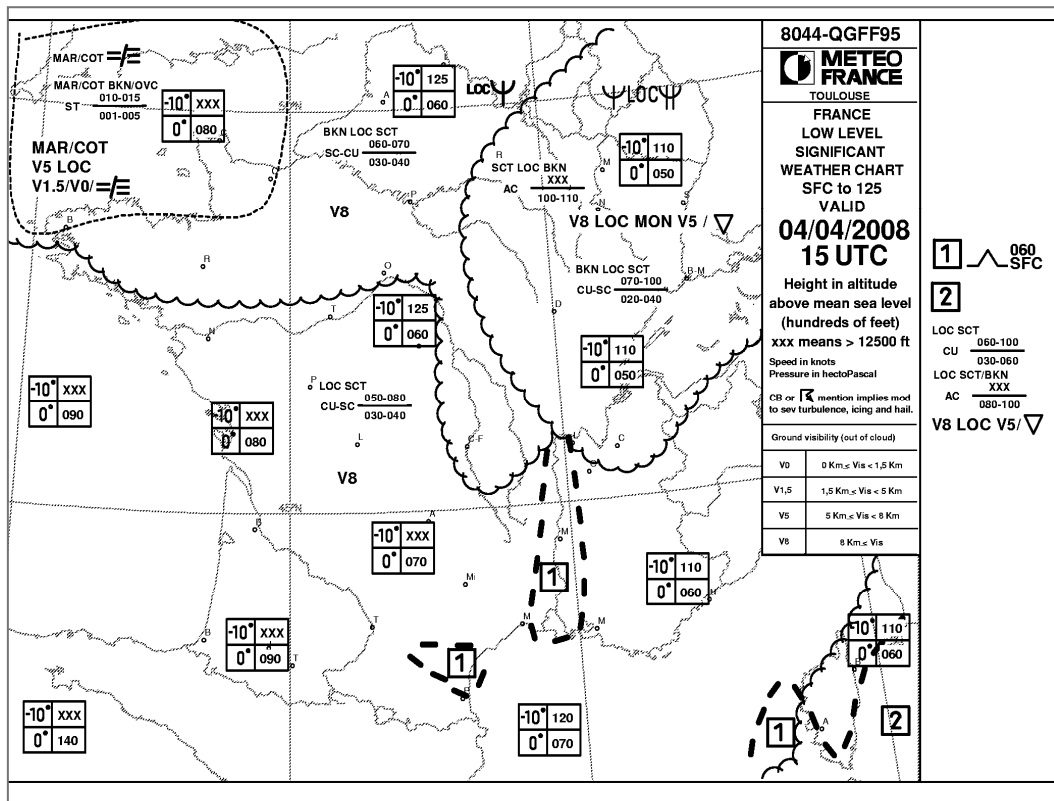


vues des endommagements des ailes



- Trajectoire de l'avion issue des données du radar secondaire de Brest
 - Points caractéristiques de la trajectoire : 3060 ft, altitude avion
 - Position des éoliennes, hauteur d'environ 400 ft
- Les altitudes transmises par le transpondeur au radar de Brest (mode C) sont données à +/- 50 ft. Elles ont été corrigées avec un QNH de 1027 hPa. Les heures sont indiquées en heures locales.
- 

Situation météorologique prévue :



Carte TEMSI-France de 15 h 00 UTC disponible à partir de 13 h 00 UTC :

METAR et TAF de Brest (LFRB), de Lannion (LFRO) et Landivisiau (LFRJ) :

- ❑ METAR LFRB 041300Z 23005KT 200V260 9999 BKN032 16/09 Q1028 NOSIG
- ❑ TAF LFRB 041100Z 041221 16008KT 9999 BKN025
- ❑ METAR LFRO 041300Z AUTO 02006KT 350V070 9999NDV BKN034 14/10 Q1029
- ❑ TAF LFRJ 041100Z 041221 VRB02KT 9999 BKN025 BECMG 1215 36007KT BECMG 1820 1500 BR BKN004

Situation météorologique au cours du vol :

- ❑ METAR LFRB 041500Z 35009KT 320V040 9999 SCT012 SCT027 13/10 Q1027 NOSIG
- ❑ METAR LFRB 041600Z 36009KT 340V040 4000 BR BKN004 SCT016 11/09 Q1027 NOSIG
- ❑ METAR LFRJ 041600Z 36008KT 0800 R08/P1500 R26/P1500 SCT001 BKN002 BKN003 10/08 Q1027 NOSIG