

Collision avec des arbres lors d'un vol intentionnel à faible hauteur, incendie

Aéronef	Avion Grumman G164B immatriculé F-GSYB
Date et heure	7 avril 2014 vers 11 h 55 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Aérodrome de Narbonne (11)
Nature du vol	Travail aérien
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, avion détruit

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

⁽²⁾Aérodrome en auto-information.

⁽³⁾Le circuit d'aérodrome publié pour la piste 10 est main gauche.

⁽⁴⁾Masse à vide 1 465 kg, pilote 77 kg, carburant 200 kg, produit d'épandage 750 kg.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de la piste 10 non revêtue de l'aérodrome de Narbonne⁽²⁾ pour un vol d'épandage dans le cadre d'une campagne de démoustication sur un étang situé à 4 NM au sud de l'aérodrome. Alors que l'avion est à une hauteur d'environ 20 mètres, le pilote vire à gauche en branche vent traversier⁽³⁾ tout en restant à faible hauteur. Au cours du virage à gauche pour rejoindre la branche vent arrière, les deux ailes gauches heurtent la cime d'arbres. L'avion entre en collision avec le sol et prend feu. Le pilote évacue l'avion par ses propres moyens.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Avion et entretien

L'avion est un biplan monoplace équipé d'un système d'épandage. Il dispose d'un réservoir d'environ 1 000 litres pour les produits à vaporiser et de trois réservoirs de carburant d'une contenance totale d'environ 300 litres.

La masse au décollage calculée sur la base des informations recueillies est d'environ 2 500 kg⁽⁴⁾. La masse maximale au décollage est de 2 360 kg.

Une visite 100 h sur la cellule, le moteur et l'hélice avait été effectuée le 31 mars 2014.

Le moteur totalisait 841 heures depuis la dernière révision générale.

En raison de la position du moteur et de l'implantation de l'aile basse, le pilote dispose d'une visibilité limitée vers l'avant et vers le bas.

2.2 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, titulaire d'une licence CPL(A), totalisait environ 3 300 heures de vol. Il n'a aucun souvenir des événements qui se sont déroulés au cours du vol.

⁽⁵⁾Pleins complets
soit 300 litres
de carburant.

⁽⁶⁾Soit 750 kg

2.3 Organisation des vols et témoignages

Le matin du jour de l'accident, le pilote avait réalisé 2 h 30 de vol d'épandage dans la région. Il a ensuite fait un avitaillement de carburant⁽⁵⁾ sur l'aérodrome de Béziers (34) avant de revenir sur l'aérodrome de Narbonne où il a embarqué environ 700 litres⁽⁶⁾ de produit phytosanitaire.

Depuis le début de la journée, il était suivi au sol par une équipe de journalistes chargée de rédiger un article sur la campagne de démoustication. Ils étaient présents sur l'aérodrome de Narbonne au moment de l'accident. Selon leur témoignage, le pilote devait décoller puis effectuer un passage à leur verticale pour permettre la prise de photographies.

2.4 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées lors de l'accident étaient les suivantes :

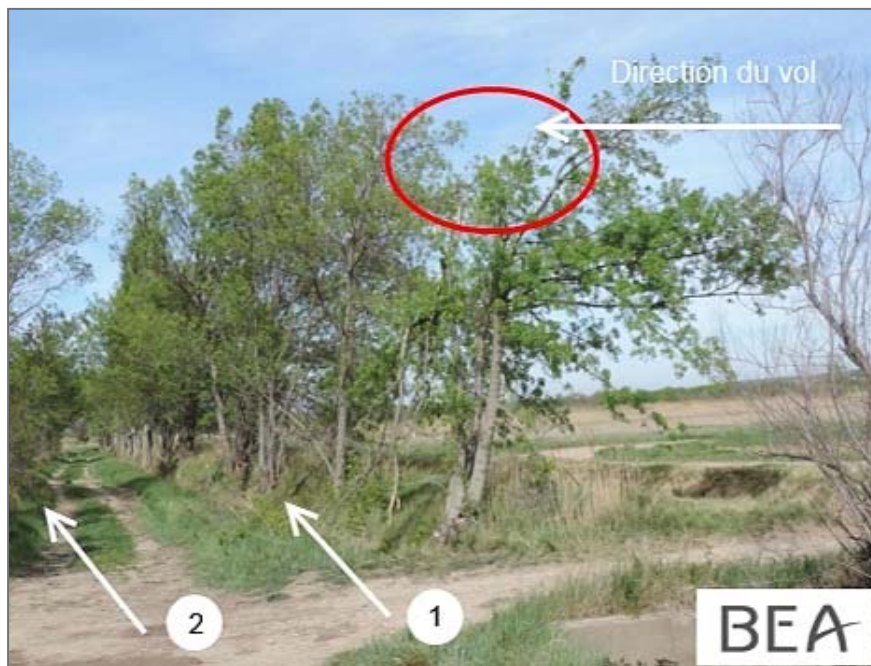
- vent du secteur est pour 5 à 10 kt ;
- CAVOK ;
- QNH 1020 hPa.

2.5 Renseignements sur le site

Le site de l'accident se situe en plaine à environ 700 m au nord-est de l'aérodrome. Les environs sont constitués de champs agricoles bordés par des arbres dont la hauteur n'excède pas 20 mètres.



Trajectoire suivie basée sur les témoignages des personnes présentes sur l'aérodrome et position de l'épave



L'avion a heurté deux rangées d'arbres (repères 1 et 2), distantes d'environ 10 mètres

2.6 Examen de l'épave et du moteur

Les examens de l'épave et du moteur n'ont pas mis en évidence de défaillance susceptible d'expliquer l'accident. Les câbles de commande ayant été détruits par l'incendie, la continuité des commandes de vol n'a pas pu être vérifiée. Les gouvernes étaient en place et attachées. Les bords d'attaque des ailes gauches présentent des traces de la collision avec les arbres. Des débris du saumon de l'aile gauche et le capot inférieur du moteur ont été retrouvés entre les arbres et l'épave.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le virage à gauche à l'issue du décollage semble indiquer que le pilote avait la volonté de réaliser un passage à la verticale des témoins avant de se diriger vers la zone d'épandage située au sud de l'aérodrome.

La trajectoire à faible hauteur mise en évidence par l'enquête résulte probablement d'un choix délibéré du pilote.