

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BYAS

Evénement :	collision avec le sol sans perte de contrôle par conditions météorologiques défavorables.
Causes identifiées :	excès de confiance renforcé par l'utilisation du GPS, absence de décision de déroutement.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Mooney M 20 J.
Date et heure :	jeudi 13 décembre 2001 à 13 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Sainte - Christie - d'Armagnac (32), altitude : 133 mètres.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 46 ans, PPL de 1984, 1240 heures de vol dont 53 dans les trois mois précédents, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent calme, visibilité 800 à 1200 m, brouillard en cours d'évolution en brume épaisse, OVC à 100 pieds, température - 01 °C, température du point de rosée - 01 °C, QNH 1020 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de Lognes (77) à 11 h 23 pour un vol en VFR à destination de Nogaro (32). La croisière s'effectue au niveau de vol 105. A 12 h 10 il contacte le CRNA sud-ouest qui lui transmet les dernières informations météorologiques concernant la région de Mont-de-Marsan, Aire-sur-l'Adour et Nogaro. Ces informations font état de brouillards givrants et de faibles visibilités dans la zone. Le pilote informe le centre de contrôle que si les conditions météorologiques ne s'améliorent pas, il se déroutera à Pau.

A 13 h 03, alors qu'il est en descente et en contact avec Mont-de-Marsan, il demande à Pau les dernières informations météorologiques. La visibilité à Pau est de cinq kilomètres et le plafond de deux mille cent pieds. Le pilote indique qu'il poursuit sur Nogaro, mais qu'il se déroutera probablement à Pau. A 13 h 13, il demande à quitter la fréquence de Mont-de-Marsan pour appeler Nogaro et ajoute que s'il ne peut pas se poser il poursuivra vers Pau.

Aux environs de 13 h 15, le contact radar de l'avion est perdu. L'aéronef est retrouvé écrasé contre un hangar agricole au sommet d'une colline à environ deux kilomètres et demi de l'aérodrome de destination. Les secours sont alertés par des témoins de l'accident.

L'examen du site et de l'épave montrent que l'avion a traversé la couche nuageuse sans que le pilote en perde le contrôle. Le train d'atterrissage est trouvé en début de séquence de sortie. La commande de volets est positionnée sur le premier cran.

Les témoins sur le site indiquent que la visibilité était très mauvaise mais que la couche nuageuse était très peu épaisse et laissait parfois entrevoir le ciel bleu.

La trajectographie radar montre que l'avion a suivi une route directe vers sa destination. Il y avait à bord trois GPS dont un fonctionnait après l'impact. Le vol étant réalisé en partie au dessus de la couche nuageuse et l'aérodrome de Nogaro ne disposant pas de moyen de radionavigation, le pilote utilisait un GPS pour réaliser sa navigation.

L'analyse de la trajectoire et des vitesses relevées par les radars indique que le moteur fonctionnait.

L'aérodrome de Nogaro est utilisé en auto-information. Le pilote a essayé de contacter sur cet aérodrome un pilote, membre de l'aéroclub de Nogaro qu'il connaissait à l'aide de son téléphone portable quelques instants avant l'accident. Cette communication a été interrompue sans qu'il y ait d'échange d'information.

Les documents de bord n'ont pas permis de déterminer si la quantité de carburant disponible à bord permettait au pilote d'envisager un déroutement.

Plusieurs facteurs ont pu contribuer à l'excès de confiance du pilote et l'inciter à tenter de passer sous la couche nuageuse :

- le vol a été réalisé dans sa majeure partie dans de bonnes conditions météorologiques. Le pilote effectuait fréquemment le vol Lognes-Nogaro.
- à l'arrivée, la faible épaisseur de la couche nuageuse permettait peut-être au pilote de distinguer le sol de façon intermittente.
- le pilote connaissait très bien l'aérodrome de Nogaro et son environnement.
- les informations fournies par les GPS ont pu renforcer la confiance du pilote et diminuer ses capacités de prise de décision, notamment sur l'opportunité d'un déroutement.

Cet événement fera ultérieurement l'objet d'un rapport plus détaillé.

accident du F-BYAS le 13 décembre 2001

