

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GSDL

Evénement :	collision avec le relief.
Cause probable :	perte de références visuelles extérieures.
Facteurs contributifs :	préparation insuffisante du vol, volonté d'atteindre l'objectif, pression temporelle.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Mooney M 20 R "Ovation".
Date et heure :	mardi 13 février 2001 vers 17 h 45.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Anost (71), forêt de la Gravouze, altitude 720 m.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 51 ans, TT de 1991, qualification VFR de nuit de 1994, 1162 heures de vol dont 210 sur type et 9 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	observées à Dijon à 18 h 00 situé à environ 40 NM au nord-est du site de l'accident : vent 020° / 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, 8 octas de stratocumulus à 360 m, QNH 1025 hPa. évaluées sur le site de l'accident : vent 360° à 020° / 10 à 15 kt, rafales 20 kt, visibilité 8 à 10 km, ciel couvert par 4 à 5 octas de cumulus et stratocumulus vers 400 à 500 mètres et 7 à 8 octas de stratocumulus vers 600 à 700 mètres. Sommets du Morvan vraisemblablement accrochés.

Circonstances

Après une journée intense en activité d'affaires, le pilote décide de son vol retour de Villefranche-Tarare à Lognes. Il décolle à 17 h 02 en régime de vol V.F.R. sans plan de vol. Le lendemain matin, la famille du pilote, n'ayant pas de nouvelles de celui-ci, alerte les autorités. Les recherches sont entreprises. L'épave calcinée est retrouvée en milieu d'après-midi.

L'analyse du tracé radar montre, qu'après le décollage, le pilote prend la route 015° pour vraisemblablement éviter des conditions météorologiques défavorables sur sa route directe. A l'issue de ce qu'il semble être un contournement du relief "accroché", le pilote prend la route 330° et monte à une altitude de 2700 pieds vers sa destination. Après six minutes de vol stable en cap et altitude et à la vitesse

constante de 150 nœuds, l'avion descend à une altitude de 2000 pieds en conservant même vitesse et même route. L'aéronef s'écrase contre le sommet du relief à une douzaine de kilomètres du point du dernier contact radar, sur l'axe de la route suivie par le pilote. Le tracé radar et l'examen du site de l'accident montrent que l'appareil a percuté le sol à grande vitesse et en vol horizontal.

L'appareil était équipé de deux G.P.S. Leurs données n'ont pas pu être exploitées.

Aucun élément ne permet d'affirmer que le pilote avait pris des renseignements météorologiques avant le décollage de Villefranche-Tarrare.

Des témoins sur l'aérodrome de départ, habitués aux conditions météorologiques locales, indiquent que les conditions du jour permettaient un vol local mais pas une navigation.

Un témoin, situé à quelques centaines de mètres du lieu de l'accident, a entendu l'avion et le bruit de l'accident. Il explique qu'à ce moment la visibilité horizontale était bonne mais les sommets du relief étaient dans la couche nuageuse.

Le pilote est vraisemblablement entré en IMC et a perdu les références visuelles extérieures avant de percuter le sommet du relief.

Le 13 février 2001, le coucher du soleil à Lognes était à 18 h 06. Cet aérodrome est fermé la nuit.

accident du F-GSDL le 13 février 2001

