

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-GDNS

<b>Événement :</b>	collision avec le relief par conditions météorologiques défavorables.
<b>Cause identifiée :</b>	obstination à atteindre la destination.
<b>Cause probable :</b>	prise en compte insuffisante des informations météorologiques lors de la préparation du vol.

<b>Conséquences et dommages :</b>	pilote décédé, aéronef détruit.
<b>Aéronef :</b>	avion SOCATA TB 20.
<b>Date et heure :</b>	mardi 17 décembre 2002 à 17 h 03.
<b>Exploitant :</b>	privé.
<b>Lieu :</b>	Durmignat (63), lieu-dit "Les Trumeaux", altitude : 512 m.
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 60 ans, PPL de 2001, 288 heures de vol toutes sur type dont 8 heures dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	estimées sur le site : vent variable secteur NE / 04 kt, brouillard ou OVC à 150 pieds, OVC à 2000 pieds, température 6 °C, humidité relative 95 à 100 %, QNH 1016 hPa, heure de coucher du soleil : 17 h 01.

### Circonstances

Le pilote, propriétaire de l'avion, décolle à 14 h 54 min de l'aérodrome de Cannes (06), à destination de l'aérodrome de Vichy (03), en régime VFR sans plan de vol. A 16 h 18 min, à une altitude de 4800 pieds, il contacte par radio l'approche de Clermont-Ferrand pour transiter dans la TMA. En passant par la verticale de l'aérodrome il demande les conditions météorologiques de l'aérodrome de Vichy. Le contrôleur lui donne les paramètres suivants : "vent du 360° / 05 nœuds, visibilité sept kilomètres avec de la pluie, nuages broken à mille pieds". Le pilote demande ensuite "s'il y a des trouées à Clermont-Ferrand". Le contrôleur lui répond qu'il y a huit kilomètres de visibilité avec une pluie faible, de la bruine et une couche à six cents pieds et une autre couche à 4600 pieds sans trouées. A 16 h 26 min, à la verticale de l'aérodrome de Clermont-Ferrand, le pilote demande à prendre le cap sur Vichy, le contrôleur lui propose un guidage radar pour rejoindre l'axe de l'ILS de Vichy mais le pilote indique qu'il n'est pas qualifié pour voler aux instruments et qu'il pense trouver une trouée.

(suite page suivante)

Le contrôleur l'informe que la visibilité sur l'aérodrome de Saint-Yan est de six kilomètres avec de la pluie et une couche nuageuse à 1300 pieds et que les conditions météorologiques à Nevers sont "meilleures". Six minutes plus tard le pilote demande au contrôleur de lui préciser sa position. Il se trouve à une douzaine de nautiques au sud de Vichy. Il annonce qu'il est en conditions VMC à 5000 pieds avec un cap à l'est en vue d'une trouée. Le contrôleur lui communique les paramètres météorologiques de Nevers (58) : "visibilité dix kilomètres, nuages épars à 2300 pieds et couvert à 8300 pieds". Le pilote décide de mettre le cap sur Nevers. A 16 h 38 min il signale qu'il est en vue d'une trouée dans la couche nuageuse et qu'il effectue un 360° pour perdre de l'altitude. A la demande du contrôleur craignant de le perdre en contact radio il contacte la tour de Vichy. L'agent AFIS lui indique un vent du 360° de cinq nœuds, une visibilité de sept kilomètres avec de la pluie et des nuages fragmentés à 1000 et 3300 pieds. A 16 h 51 min 50 s le pilote signale qu'il cherche une trouée puis demande le code OACI de Nevers. A 16 h 58 min 35 s il annonce qu'il "repart vers Nevers". Sa dernière émission radio est enregistrée à 16 h 58 min 50 s lorsqu'il demande la fréquence de Nevers. La dernière trace de l'avion est enregistrée par le radar à 17 h 03 (*voir trajectoire radar page suivante*).

Des témoins au sol à proximité du site de l'accident vers 17 heures ont indiqué avoir entendu des "accélérations et décélérations" du moteur de l'avion avant l'impact.

L'examen du site de l'accident montre que l'avion a heurté le sol en virage avec une très forte énergie et une assiette à piquer de quarante cinq degrés environ.

L'aérodrome de Cannes possède deux serveurs "Aéromet" et une borne "Olivia". Ces équipements ne permettent pas de savoir si le pilote a pris connaissance des renseignements météorologiques disponibles avant d'entreprendre son vol.

Le pilote demeurait à Vichy. Il était familier de l'aérodrome pour y avoir effectué sa formation en aéroclub.

*Le BEA a publié en 1999 une étude intitulée "Objectif destination" analysant les accidents survenus alors que les pilotes tentaient de rejoindre absolument leur destination.*

## **TAF et METAR**

### **TAF de Clermont-Ferrand**

LFLC 171100Z 171221 VRB03KT 9999 FEW008 SCT050 BKN080 BECMG 1518 SCT005 SCT050 OVC080 BECMG 1821 03005KT 8000 SCT005 BKN015 OVC080

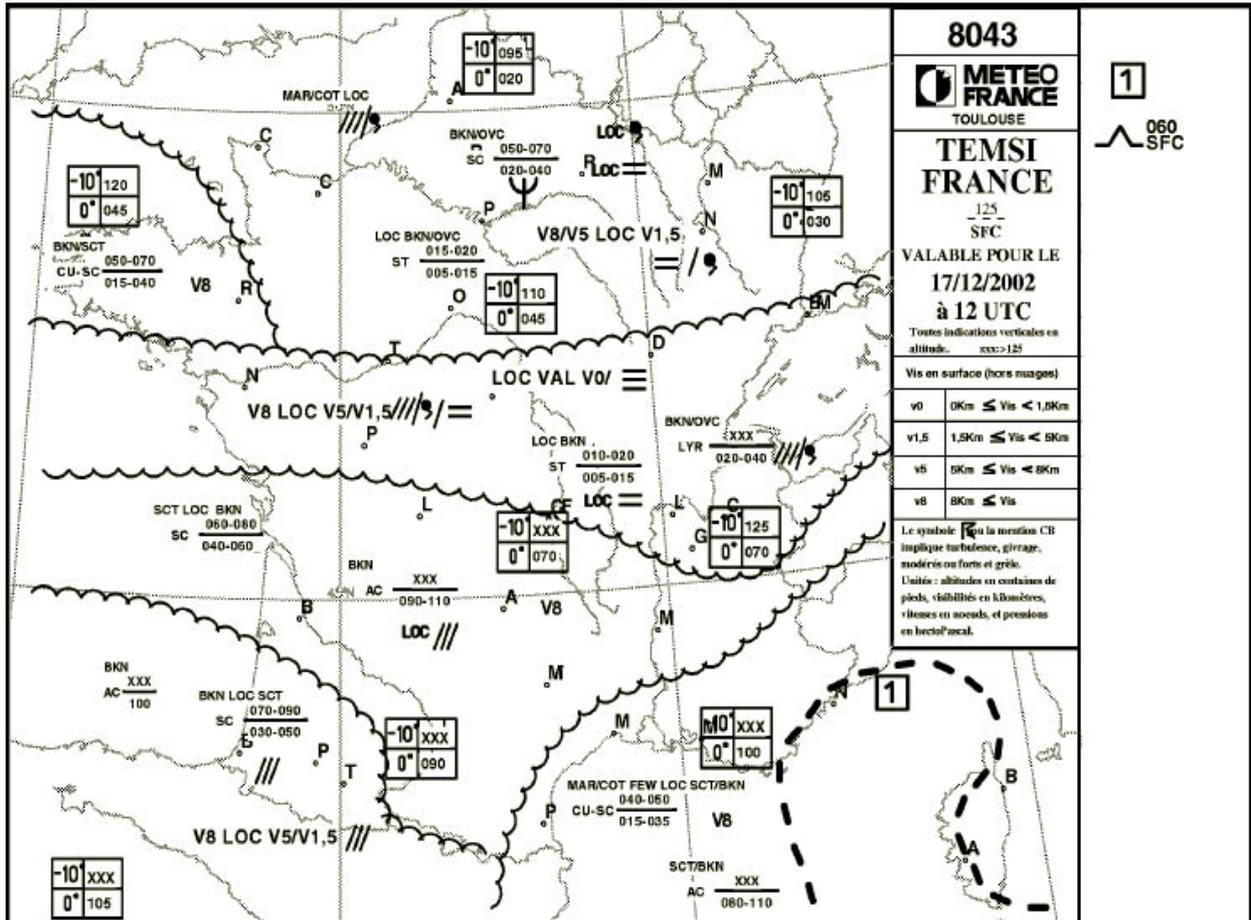
### **METAR de Vichy**

LFLV 171500Z 03004KT 7000 -RA BKN010 BKN033 09/08 Q1016  
LFLV 171530Z 01004KT 7000 -RA BKN010 BKN033 09/08 Q1016  
LFLV 171600Z 36004KT 7000 -RA BKN010 BKN033 09/08 Q1016

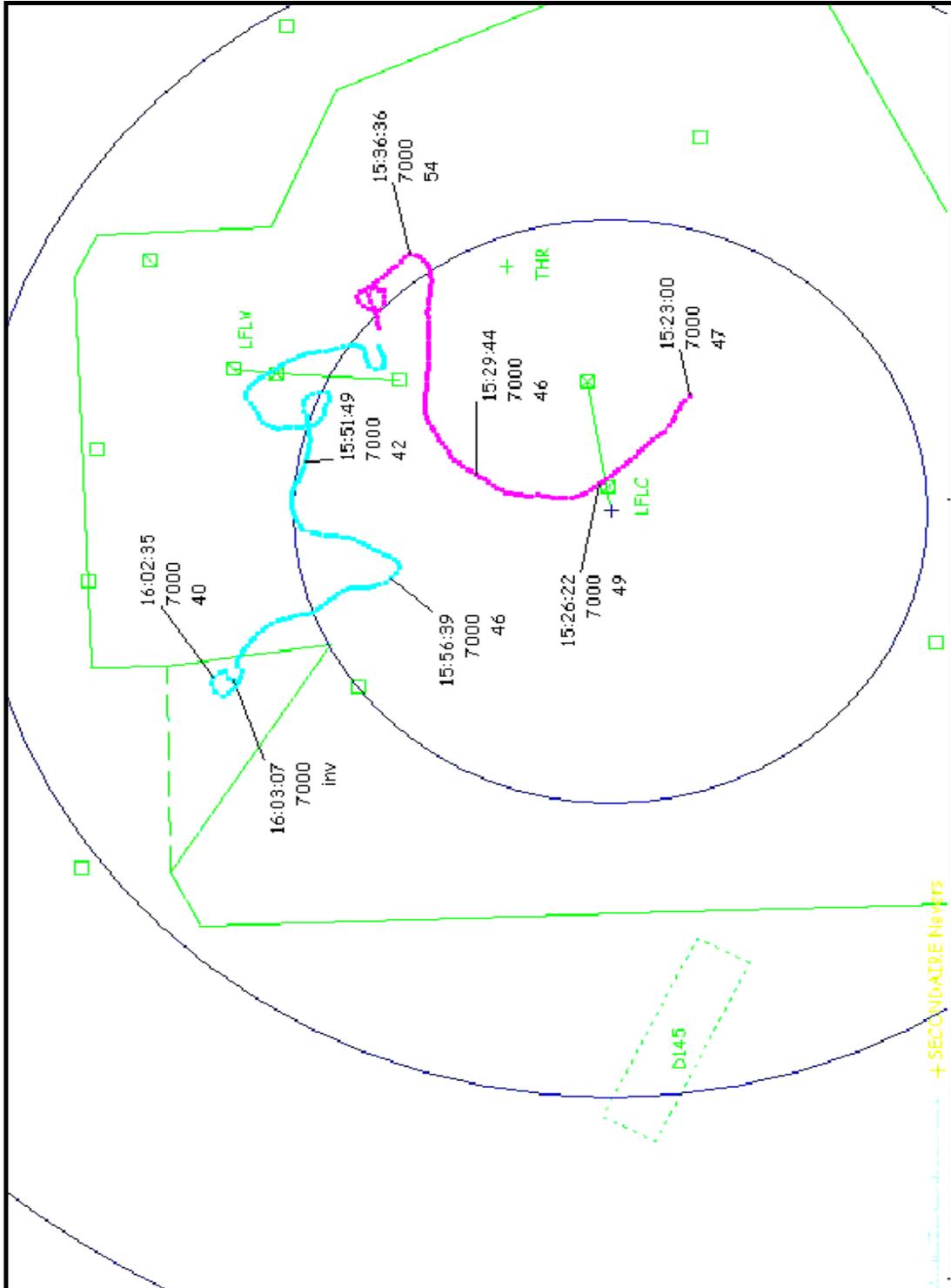
### **TAF de Vichy**

LFLV 170800Z 170918 VRB03KT 1500 BR SCT005 BKN 033 BECMG 1012 9999 FEW010 BKN 040 TEMPO 1118 8000 -RA FEW 010 BKN 040  
LFLV 171100Z 171221 VRB03KT 4000 BR BKN005 BKN033 BECMG 1315 9999 FEW010 BKN 040 TEMPO 1221 800 -RA

carte TEMSI France du 17 décembre de 12 heures UTC



**trajectoire radar**  
(code transpondeur 70 00 – heures UTC)



fin de la trajectoire reportée sur carte

