

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PQUI

Événement :	perte de contrôle lors d'un virage à grande inclinaison, collision avec le relief.
Causes identifiées :	choix d'un itinéraire inadapté aux conditions météorologiques du jour, décision tardive d'effectuer un demi-tour.
Cause probable :	appréciation erronée de la distance par rapport au relief.

Conséquences et dommages :	pilote et passager décédés, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Dyn'Aéro MCR 01, aéronef en kit, construction amateur, moteur JPX 4T X 75 A de 80 chevaux.
Date et heure :	samedi 3 août 2002 à 15 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	Job (63), altitude : 4600 pieds.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 43 ans, PPL de 1983, 651 heures de vol dont 38 sur type et 17 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 240° à 270° / 10 à 12 kt, température (à 1400 mètres) : 14 °C, BKN à 4500 pieds, QNH 1013 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle aux alentours de 14 heures de l'aérodrome de Guéret (23) pour un vol à destination de Grenoble le Versoud (38) où il est basé. Le trajet prévu par le pilote passe par Clermont-Ferrand (63) et l'aérodrome de Saint-Rambert-d'Albon (26).

A 14 h 32, le pilote entre en contact radio avec Clermont Approche. Il transite à une altitude de 2200 pieds par le nord puis par l'est de l'aérodrome. A 14 h 43, il demande à monter vers 3500 pieds pour "passer le relief". A 14 h 51, il informe le contrôle qu'il monte vers 4500 pieds. La qualité des contacts radio se dégrade à partir de 14 h 52. Le point culminant de la région se trouve à proximité du lieu de l'accident à une altitude de 5350 pieds.

Des témoins, en randonnée sur le site de Pierre-sur-Haute (63) à une altitude d'environ 5000 pieds (*voir carte page suivante*), aperçoivent l'avion remontant la vallée avec une route en direction du sud. Son altitude est inférieure à la leur. Ils voient ensuite l'avion débiter un virage à grande inclinaison par la gauche et disparaître derrière une ligne de crête. Ils entendent, peu de temps après, un bruit semblant correspondre à la collision de l'avion avec des arbres. Aucun témoin ne mentionne une variation du régime moteur.

(suite page suivante)

L'examen de l'épave montre que l'avion avait peu de vitesse horizontale au moment de l'impact.

Le pilote avait avitaillé 47 litres d'essence avant son départ de Guéret. La consommation horaire de l'avion est de 16 litres par heure.

Un GPS portable est retrouvé à bord de l'avion.

Un témoin également pilote explique avoir pris connaissance des prévisions météorologiques en compagnie du pilote sur l'aérodrome de Guéret. Il ajoute lui avoir déconseillé de prendre une route directe vers Grenoble, mais plutôt de contourner le Massif Central par le nord.

La vallée où l'épave a été retrouvée se ferme au sud par un col à 1428 mètres d'altitude. Selon les témoins, la base des nuages était légèrement au-dessus des reliefs environnants.

Le MCR-01 a une vitesse de croisière de 300 km / h. L'altitude du site de l'accident est de 4800 pieds (altitude supposée du vol), et la vallée d'une largeur de 1100 mètres. Cette configuration du relief a probablement amené le pilote à diminuer le rayon de son virage et à réduire sa vitesse, jusqu'à atteindre vraisemblablement la vitesse de décrochage.

accident du F-PQUI le 3 août 2002

