

## **ACCIDENT**

***survenu à l'avion immatriculé F-BXCH***

<b>Evénement :</b>	collision avec des arbres par conditions météorologique défavorables.
<b>Causes identifiées :</b>	appréciation insuffisante des conditions météorologiques avant et pendant le vol, excès de confiance procuré par l'emport d'une aide supplémentaire à la navigation, obstination à atteindre la destination.

**Conséquences et dommages :** pilote blessé, aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Wassmer WA 54 "Atlantic" à hélice à pas variable.

**Date et heure :** samedi 1<sup>er</sup> mars 2003 à 18 h 30.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Merlas (38), lieu dit "Savaré", altitude :847 mètres.

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 42 ans, PPL de juillet 2002, 54 heures de vol dont 38 en double commande et 2 h 15 min sur type dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** voir page suivante.

### **Circonstances :**

Le pilote, à bord de son avion acheté six mois auparavant, décolle de l'aérodrome d'Etampes (91) à 15 h 37 à destination de Grenoble Le Versoud (38). Peu après La Tour-du-Pin (38), l'avion heurte la cime des arbres et percute le sol.

### **Examen du site et de l'épave**

L'examen du site et de l'épave montre que l'avion a heurté la cime d'arbres d'une hauteur comprise entre 15 et 22 mètres alors qu'il était en vol horizontal, dans une région de collines. Le choc l'a déséquilibré : il s'est incliné à gauche et l'aile a heurté le sol puis s'est brisée. L'avion a poursuivi sa course, passant entre deux rangées d'arbres distants de quatre mètres environ et s'est immobilisé dans un bois, sur le dos. Le train d'atterrissement est rentré. L'habitacle n'est pas écrasé. L'interrupteur général est sur marche, la pompe à carburant coupée. Les fréquences affichées sur les postes sont les suivantes :

Radio VHF : 119,3 MHz (tour de Grenoble Saint-Geoirs),

VOR 1 : 114,7 MHz (Lyon Saint-Exupéry),

VOR 2 : 115,4 MHz (Chambéry),

ADF : 391 kHz (Châlon-sur-Saône).

Le sélecteur du transpondeur est sur "STDBY", le code affiché est 7700.

La commande de puissance et la commande d'hélice sont dans une position correspondant au vol en croisière, la commande de mélange est sur "plein riche".

Les déformations des pales montrent que le moteur délivrait de la puissance au moment du choc.

## Radiocommunications et trajectoire

Le pilote n'a établi aucun contact radio avec des organismes de contrôle ou d'information de vol correspondants à sa route.

Le transpondeur étant sur "STDBY" et l'avion volant à faible hauteur dans une région montagneuse, il n'a pas été possible d'obtenir de trajectographie à partir des enregistrements des détections primaires et secondaires du radar militaire du Centre de Détection et de Contrôle de Lyon-Mont-Verdun et du radar civil de Lyon Saint-Exupéry.

## Météorologie

La situation est caractérisée en surface par un front froid situé à 15 h 00 du Havre à Bordeaux. Il est précédé d'un front chaud. Sur la région parisienne le ciel est couvert et faiblement pluvieux. Le plafond est bas avec des stratus jusque dans la région d'Auxerre et à l'ouest du Morvan. Dans la vallée de la Saône, du Rhône et l'Isère, le ciel est couvert par des strato-cumulus et faiblement pluvieux. Dans la région de Nevers/Saint-Yan, la visibilité est médiocre et les pluies étaient plus marquées et continues.

Conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident : le ciel est couvert par une couche strato-cumulus entre 300 à 600 pieds et la visibilité est comprise entre 3 et 5 kilomètres.

Le pilote avait consulté les prévisions météorologiques aéronautiques sur Internet et les a imprimées. Il avait en possession la carte TEMSI de 12 h 00 UTC (voir page suivante) et les METAR et TAF suivants :

### **METAR :**

Toussus-le-Noble à 11 h 00 UTC : 18009 kt 3500 RA BR OVC 003 10/09 Q 1017 NOSIG.

Nevers à 11 h 30 UTC : 16007 kt 3000 RA BKN 009 BKN 020 10/10 Q1019.

Dijon Longvic à 11 h 00 UTC : 23009 kt 160V230 CAVOK 13/06 Q 1020.

Grenoble Saint-Geoirs à 11 h 00 UTC : 14002 kt CAVOK 12/05 Q 1022 NOSIG.

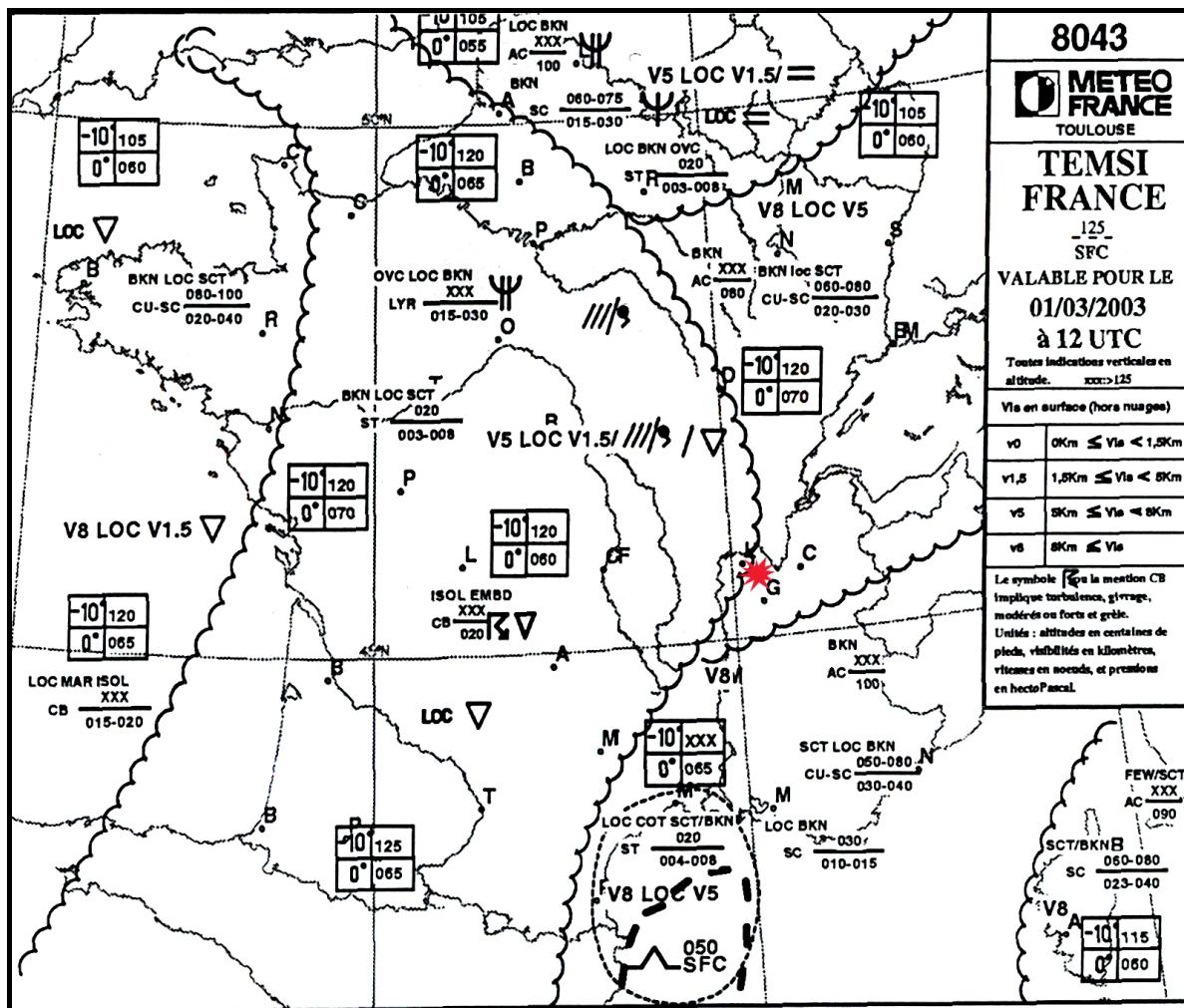
### **TAF :**

Toussus-le-Noble, 12 h 00 UTC : 18010 kt 3500 BR BKN 005 TEMPO 1215 2500 RA BKN 003 BECMG 1517 5000 BKN 0800 TEMPO 1721 18018G28 kt 2500 SHRA BKN 008CB.

Dijon Longvic, 12 h 00 UTC : 18012 kt CAVOK BECMG 1315 9999 RA OVC 050 BECMG 1618 18015G25 kt 4000 RA OVC 016 BECMG 1821 OVC 008.

Grenoble Saint-Geoirs, 12 h 00 UTC : 20017G27 kt FEW 050 BKN 090 BECMG 1719 20012 kt RA SCT 010 BKN 023 OVC 40 BECMG 0103 NSW.

Il n'y avait pas de TAF disponible pour Nevers.



## Témoignage du pilote

Le pilote indique ne pas se souvenir de l'accident. Il explique que les conditions météorologiques étaient "plutôt bonnes au départ mais relativement défavorables au vol VFR (plafond bas) sur l'itinéraire". Il admet qu'il n'aurait pas dû entreprendre ce vol mais qu'il avait des obligations familiales à destination.

Depuis l'obtention de sa licence PPL ce vol était le premier voyage qu'il entreprenait. Il ajoute qu'il a effectué plusieurs heures de vol sur ce type d'aéronef, dont un vol avec un instructeur la semaine précédant l'accident. Cette activité n'est pas complètement reportée sur son carnet de vol.

Le pilote avait préparé son vol à l'aide d'un logiciel de navigation. Pendant le vol il suivait sa navigation en temps réel à l'aide d'un système GPS adapté à un ordinateur portable.