

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GPCJ

Evénement :	collision avec une ligne électrique.
Causes identifiées :	décision d'entreprendre un vol à très basse hauteur, violation, détection tardive de l'obstacle et excès de confiance.

Conséquences et dommages :	aéronef endommagé.
Aéronef :	avion Fouga CM 170 "Magister".
Date et heure :	mercredi 10 septembre 2003 à 11 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Laveyron (26), lieu dit "Brandoule".
Nature du vol :	"découverte avion".
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 60 ans, ATPL de 1981, 25 000 heures de vol dont 3000 sur type et 12 h 50 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 360° / 10 kt à 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 000 pieds, SCT à 2 500 pieds, BKN à 9 000 pieds, température 18 °C, QNH 1 021 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle vers 11 heures de l'aérodrome de Grenoble Saint-Geoirs (38) pour effectuer un "vol de découverte de l'avion" de trente minutes dans la vallée du Rhône au profit d'un autre pilote.

Après un quart d'heure de vol, l'avion heurte une ligne électrique haute tension de 20 000 volts avec l'aile gauche. Deux câbles sont sectionnés. L'avion, sérieusement endommagé (voir photographies pages suivantes), reste manœuvrable. Le pilote parvient à rejoindre l'aérodrome de Grenoble Saint-Geoirs où il atterrit.

Le pilote explique qu'il survolait de la rive ouest du Rhône à une hauteur moyenne de cinq cents pieds et que l'avion était en vol horizontal avant la collision avec les câbles de la ligne électrique. Il n'avait pas l'habitude de survoler cette région. Il ajoute qu'il a détecté la ligne au "dernier moment". Il a tenté de l'éviter en effectuant une ressource et un virage à gauche. L'aile gauche a touché les câbles pendant cette manœuvre.

Le passager indique que les conditions météorologiques étaient "bonnes" dans la vallée du Rhône et que le pilote évoluait dans le plan horizontal à une hauteur de sept cents pieds.

Des témoins au sol précisent qu'avant la collision l'avion survolait le fleuve, à une quarantaine de mètres de hauteur en direction du sud.

(suite page suivante).

La ligne électrique est constituée de trois câbles d'un diamètre de 1,48 cm. Elle est suspendue à une hauteur moyenne de vingt-cinq mètres, sa flèche est de sept à huit mètres.

Le pilote avait l'habitude d'effectuer des vols avec "*des évolutions dans le plan vertical et oblique, boucles, vol à basse hauteur (160 m / sol à 460 km/h)*" dans le cadre des activités commerciales de sa société. Il avait publié sur le site Internet, à l'attention de ses futurs clients, des informations sur les vols proposés.

Le 9 avril 2003, à la suite de la parution d'un article dans un magazine d'aéronautique, la Direction de l'Aviation Civile Nord lui avait précisé dans un courrier que "*les hauteurs minimales de survol définies par la réglementation*" étaient à respecter.





vues des dommages sur le *F-GPCJ*