

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GGJK

Événement :	passage en IMC en montée initiale, assistance en vol et déroutement.
Causes identifiées :	obstination à entreprendre un vol par conditions météorologiques dégradées, estimation erronée des conditions météorologiques.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B.

Date et heure : mercredi 19 novembre 2003 à 15 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : AD Vesoul (70), altitude 1 249 pieds.

Nature du vol : circuit d'aérodrome.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 29 ans, BB de septembre 2003, 48 heures de vol dont 46 sur type dont 9 en solo et 9 h 30 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : à 15 h 00 à Luxeuil (altitude 912 pieds), situé à 11 NM au Nord-Est de Vesoul : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, OVC à 600 pieds, température 8 °C, température du point de rosée 7 °C, QNH 1025 hPa.

Circonstances

Le pilote se rend à l'aéroclub afin d'effectuer un vol local. Le chef pilote lui fait remarquer que les conditions météorologiques sont défavorables dans le secteur de vol prévu. A 15 h 15 min le pilote met en route. Le chef pilote, à proximité de l'avion montre par gestes que le plafond s'abaisse. Le pilote décide de décoller pour réaliser des circuits d'aérodrome. Il explique qu'en montée initiale, vers trois cents pieds, alors qu'il rentre les volets et arrête la pompe à essence, il perd les références visuelles extérieures en pénétrant dans la couche nuageuse. Il tente d'effectuer un demi-tour à droite pour rejoindre le vent arrière. L'avion s'incline à 45 degrés à droite et continue à monter. Le pilote émet un message sur la fréquence de l'aérodrome, sans réponse. Il corrige l'inclinaison de l'avion, mais trop brutalement ; ce dernier se retrouve en forte inclinaison vers la gauche. Le pilote change de fréquence et émet un message de détresse sur 121.5 MHz. Un équipage d'un avion de ligne lui répond et le pilote du DR 400 précise sa position. Il réalise alors que son avion est en descente à plus de 1 000 pieds par minute. Il décide de se concentrer sur les indications des instruments de bord. A l'aide de l'horizon artificiel il affiche une

assiette positive. L'avion monte. Le pilote retrouve les références visuelles extérieures à une altitude de 3 500 pieds. Il vérifie les paramètres du moteur et actionne le réchauffage du carburateur.

Ne connaissant plus sa position exacte, il contacte alors Luxeuil Approche et communique les informations relatives à son vol et son expérience aéronautique. Deux Mirages 2 000 rejoignent le DR 400 mis en attente aux environs de Luxeuil puis l'assistent et le guident vers l'aérodrome de Pontarlier. Le pilote s'intègre dans le circuit d'aérodrome en début de vent arrière pour la piste 02. Il atterrit sans difficulté vers 16 h 20 min

Le pilote indique qu'il avait consulté le site de Météo-France sur Internet avant le vol. Il avait pris connaissance des METAR et TAF de Luxeuil vers 12 h 00 et de la carte TEMSI France (voir ci-dessous et page suivante).

Il précise que pendant son vol dans la couche nuageuse et après avoir tenté sans succès de rejoindre la vent arrière, il a choisi de prendre une assiette de montée en se référant aux instruments comme lui avait enseigné son instructeur.

Il ajoute qu'il n'avait pas volé depuis plusieurs semaines et qu'il voulait absolument voler ce jour.

METAR DE LUXEUIL

LFSX 191100Z 29001KT 9999 SCT006 OVC010 08/08 Q1027

LFSX 191200Z 00000KT 9999 OVC009 09/07 Q1026

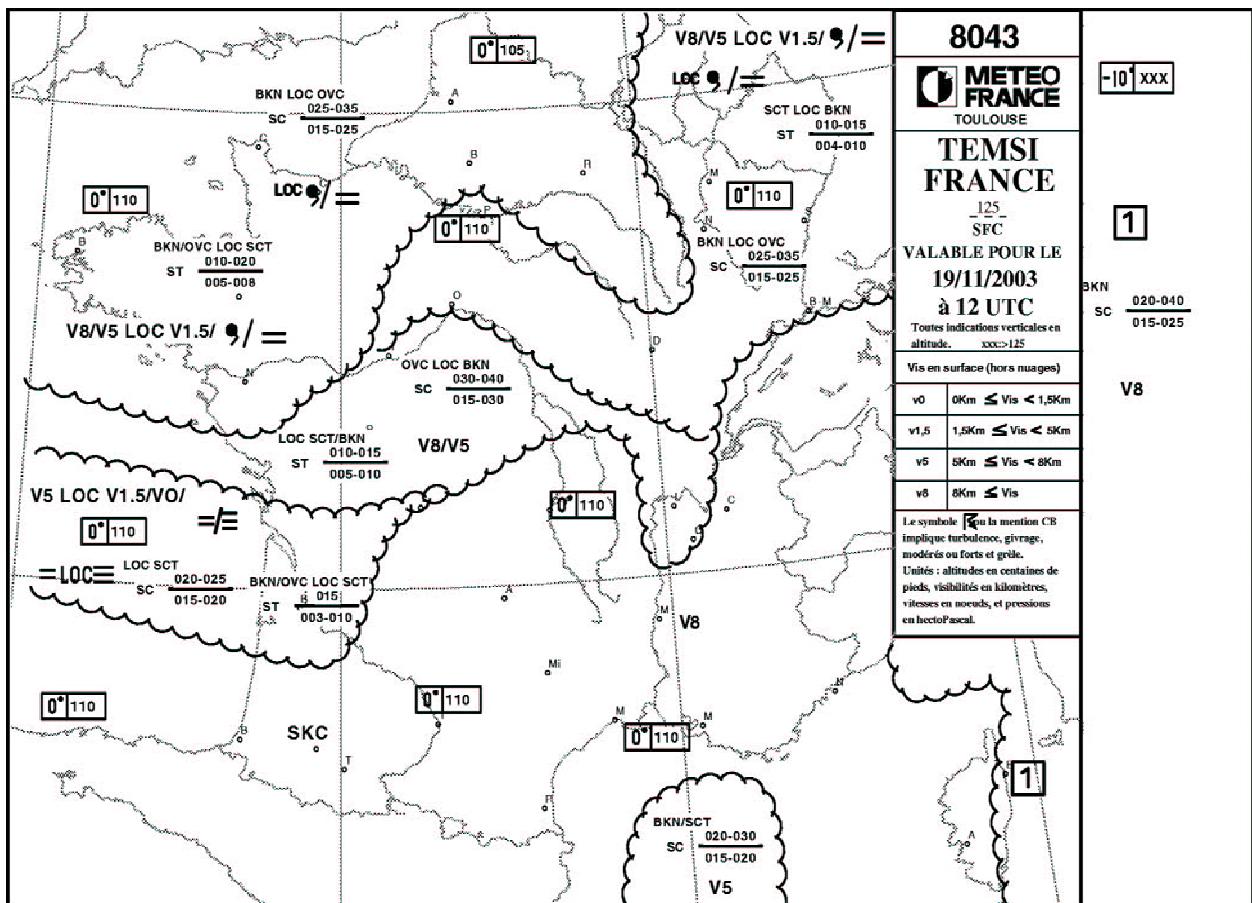
LFSX 191300Z 00000KT 9999 OVC008 09/07 Q1026

LFSX 191400Z 07001KT 9999 OVC006 08/07 Q1025

TAF DE LUXEUIL

LFSX 190800Z 190918 VRB03KT 1500 DZ BR SCT003 BKN010 TEMPO 0912 4000
BR SCT 005 BKN015 BECMG 1214 7000 NSW

LFSX 191100Z 191221 VRB03KT 9999 SCT005 BKN012 TEMPO 1217 FEW
006BKN 015 BECMG 17193000 BR



carte TEMSI France valable à 13 heures locales