

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-OHQQ

Evénement :	collision avec des arbres en épandage aérien.
Cause déterminée :	détection tardive de l'obstacle.
Cause probable :	prise en compte insuffisante de l'environnement.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Cessna A 188 B "Agtruck".
Date et heure :	mercredi 24 septembre 2003 à 17 h10.
Exploitant :	société de travail aérien.
Lieu :	Trois rivières (971).
Nature du vol :	épandage agricole de liquide phytosanitaire.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote 54 ans, CPL de 1975, PPH de 1992, 4 152 heures de vol dont 900 sur type, 14 heures de vol sur type et 16 heures 20 sur hélicoptère dans les trois mois précédents, 10 heures sur type dans les trente jours précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 340° / 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 7 000 pieds, température 30 °C, QNH 1012 hPa. Position du soleil : hauteur : 11°, azimut : 266°.

Circonstances

Le pilote, gérant de la société, effectue une séance d'épandage sur une bananeraie dont les arbres ont une hauteur maximale de dix mètres.

Un des témoins au sol explique qu'après plusieurs passages de l'avion au-dessus de la parcelle à traiter, il entend un fort bruit d'accélération du régime moteur suivi *"d'une explosion très forte de type mécanique et quelques secondes plus tard le bruit de la chute de l'avion"*. Un autre témoin ajoute qu'il voit l'avion *"tanguer et sembler hors de contrôle"*. L'aéronef s'écrase dans un vallon et prend feu.

L'examen du site et des débris trouvés sous la trajectoire montre que l'avion avait une trajectoire est-ouest, face au soleil couchant. Il a heurté une des branches mortes de couleur grise et de section importante (sept centimètres) dépassant de la cime feuillue de l'arbre. Cet arbre, d'une hauteur de vingt mètres est situé à une trentaine de mètres de l'extrémité de la parcelle. L'avion a ensuite étêté un autre arbre de dix-huit mètres de haut, avant de perdre une partie de l'intrados de l'aile gauche.

Une quarantaine de mètres plus loin, il a percuté une branche d'un troisième arbre, perdu la moitié de l'aile gauche, et s'est écrasé sur le dos environ deux cents mètres en contrebas dans un vallon (*voir croquis ci-dessous*).

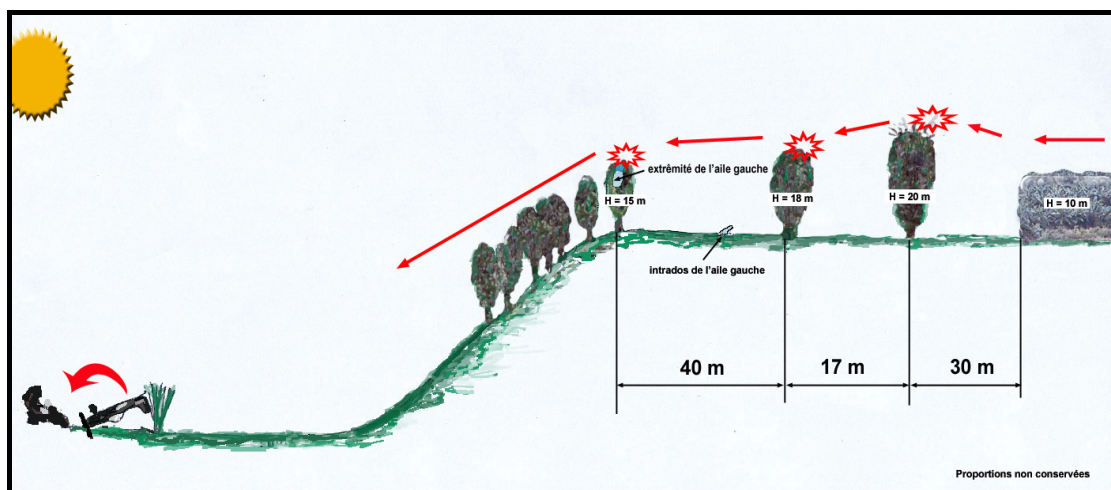
L'examen de l'épave détruite par l'incendie n'a pas permis de mettre en évidence un dysfonctionnement de l'avion avant le premier choc.

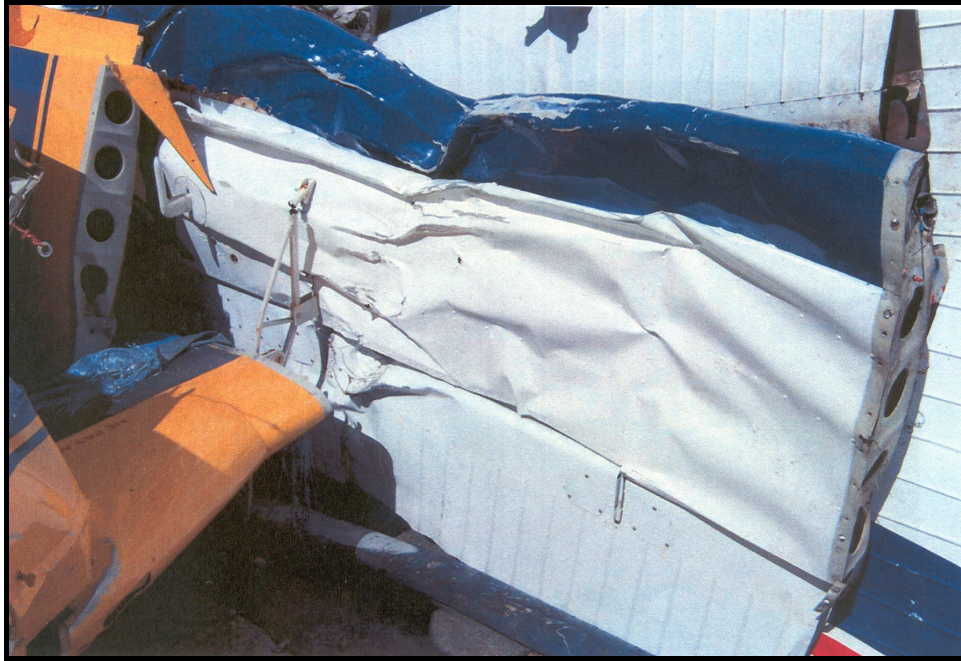
La parcelle à traiter est une petite surface encaissée bordée de deux talus, au nord et au sud. Le traitement s'effectue en avion pour la partie centrale, en hélicoptère pour la périphérie.

La parcelle avait été traitée depuis plus de sept mois. Il n'a pas été possible de déterminer d'une part, si le pilote avait effectué une reconnaissance de celle-ci et d'autre part, s'il l'avait traitée auparavant.

Le manuel d'activités particulières ne mentionne pas la durée de validité d'une reconnaissance.

Des consignes de vols de reconnaissance sont données dans le manuel d'activités particulières : *"Toute mission de travail aérien se déroulant en dehors de la zone habituelle de travail de l'entreprise et principalement dans les régions où la topographie et la climatologie sont particulières (région montagneuse par exemple) sera précédée de vols de reconnaissance (pour se familiariser avec les sites de départ et d'arrivée, les points caractéristiques à survoler ou à éviter, etc.) et de briefing météo"*.





déformations de l'aile gauche lors du premier choc avec une branche

Erratum : Un autre rapport d'enquête avait été inséré par mégarde à la suite de celui-ci. Cette erreur a été corrigée, et la version électronique de ce rapport est désormais conforme à la version papier insérée dans le bulletin "Edition mai 2004 - Evénements survenus en février 2004" pages 23 et 24.
