

ACCIDENT

24 mars 2005 - avion immatriculé F-GJFR

Événement :	pilote égaré, guidage par un autre pilote, atterrissage dur de nuit.
Causes identifiées :	☐ décision d'entreprendre un vol dans un état de conscience dégradé par l'absorption inappropriée de médicaments ; ☐ préparation du vol insuffisante.

Conséquences et dommages : pilote légèrement blessé, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Reims Aviation F 172 P « Skyhawk 2 ».

Date et heure : jeudi 24 mars 2005 à 19 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : AD Bâle Mulhouse (68).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 48 ans, PPL(A) de 1983, VV de 1990, UL de 1995, 884 heures de vol dont 8 sur type, 6 dans les trois mois précédents dont 2 sur type.

Conditions météorologiques : vent 230° / 05 kt, visibilité 7 km, pluie, FEW à 2 900 pieds, SCT à 4 600 pieds, BKN à 7 000 pieds, température 12 °C, QNH 1018 hPa. Heure du coucher du soleil : 18 h 45.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle en piste 20 revêtue de l'aérodrome de Mulhouse Habsheim (68) vers 16 h 50 pour une reconnaissance du secteur de Montbéliard (25) - Belfort (90) où ses parents possèdent une maison.

A 17 h 33, il revient vers l'aérodrome, contacte la tour de contrôle et indique qu'il a des problèmes de radio. Le contrôleur lui demande de se présenter à la verticale de l'aérodrome pour préparer l'atterrissage sur la piste 20. Il constate que le F-GJFR se présente pour la branche vent arrière pour la piste 02. Il demande au pilote d'un PA 38 dans le circuit de laisser passer le F-GJFR. Peu après, il constate que les communications radio sont devenues bonnes. Le pilote du F-GJFR lui répond qu'il s'est trompé et s'intègre en vent arrière pour la piste 20.

Le contrôleur l'autorise pour la finale et le pilote collationne. Le contrôleur voit le F-GJFR effectuer des évolutions dans le secteur de la finale de la piste 20.

A 17 h 41, le pilote signale « je vais faire un 100....300 degrés » puis « je préfère faire une approche plus longue » et qu'il « rappelle en finale ». Peu après le pilote d'un des deux avions, mis en attente dans le circuit de piste pour faciliter l'atterrissage du F-GJFR, voit l'avion se diriger vers la vent arrière de la piste 02. Comme le contrôleur l'interroge sur des problèmes éventuels, il répond à 17 h 44 : « je suis en direction du 120 à 2 000 pieds QNH et je vais me reporter dans 2 à 3 minutes pour le point d'entrée ». N'ayant plus aucun contact radio avec le F-GJFR, et les pilotes des deux avions dans le circuit ne le voyant plus, le contrôleur déclenche à 17 h 52 la phase INCERFA. Trente minutes plus tard un instructeur de l'aéroclub décolle afin de rechercher l'avion.

A 18 h 18, la phase DETRESFA est activée.

A 18 h 46, le pilote contacte la tour de contrôle et annonce qu'il vient de passer le secteur nord de l'aérodrome à 1 300 pieds QNH, en retour d'un vol local.

L'instructeur se dirige dans le secteur et appelle le pilote pour lui demander sa position. N'obtenant que des réponses concernant les altitudes et les caps, il demande au pilote d'effectuer des virages de 360 degrés et d'afficher 7700 au transpondeur. Puis, il demande au contrôleur de Mulhouse Habsheim de contacter l'approche de l'aérodrome de Bâle Mulhouse pour déterminer la position du F-GJFR.

L'avion est détecté à trente-deux kilomètres au nord de l'aérodrome de Mulhouse Habsheim. L'instructeur est guidé par l'approche de Bâle Mulhouse vers le F-GJFR. Il demande au pilote de sélectionner 121.25 MHz, fréquence de l'approche de Bâle Mulhouse. Après sept minutes de silence à la radio, le pilote reprend contact sur 121.25 MHz.

A 19 h 11, l'instructeur rejoint le F-GJFR. L'instructeur et le contrôleur décident de faire atterrir l'avion sur l'aérodrome de Bâle Mulhouse seul ouvert et disposant d'une piste avec un balisage nocturne.

Le pilote F-GJFR suit l'avion de l'instructeur mais se trouve rapidement confronté à des problèmes en raison des conditions d'éclairage et des difficultés du vol en formation. Après un évitement effectué par l'instructeur ce dernier décide de se placer derrière l'avion du pilote. Il le guide vers la longue finale pour la piste 16 en lui indiquant des caps ou des repères lumineux au sol facilement identifiables.

L'avion heurte durement la piste et rebondit plusieurs fois avant de s'immobiliser train avant et hélice endommagés.

Radiocommunications

L'ensemble des échanges à la radio montre que le pilote parle d'une voix calme. Certaines instructions, notamment celles du contrôleur de Mulhouse Habsheim et celles de l'instructeur, ne sont pas toujours comprises. Certains propos du pilote sont parfois incohérents.

Témoignages

Le pilote n'a que peu de souvenir du vol, notamment de la phase après son retour sur l'aérodrome de Mulhouse Habsheim vers 17 h 33.

Il explique qu'il n'avait pas prévu de trajet précis pour ce vol. Il précise que sa carte de navigation au 1/500 000^{ème} et ses cartes d'approche à vue de Mulhouse Habsheim et de Bâle Mulhouse sont tombées hors de sa portée devant le siège avant droit. Il situe cette perte aussitôt après le décollage ou après le retour sur l'aérodrome de Mulhouse Habsheim. Il ajoute qu'il a rencontré des difficultés pour sélectionner les fréquences radio et qu'il a déconnecté involontairement son casque pendant quelques minutes.

Il n'a jamais piloté de nuit.

Le pilote était membre de l'aéroclub depuis une dizaine de jours. Les 17 et 18 mars 2005, il avait effectué deux vols d'une heure avec l'instructeur. Ces vols comportaient des circuits d'aérodrome, des exercices de panne et une reconnaissance du secteur ouest de Mulhouse Habsheim. Le 18 mars 2005, il avait effectué des circuits d'aérodrome seul à bord. Lors de ces trois vols, la piste 20 était en service.

Le pilote était également membre d'un autre aéroclub dans lequel il volait souvent accompagné par un pilote du club.

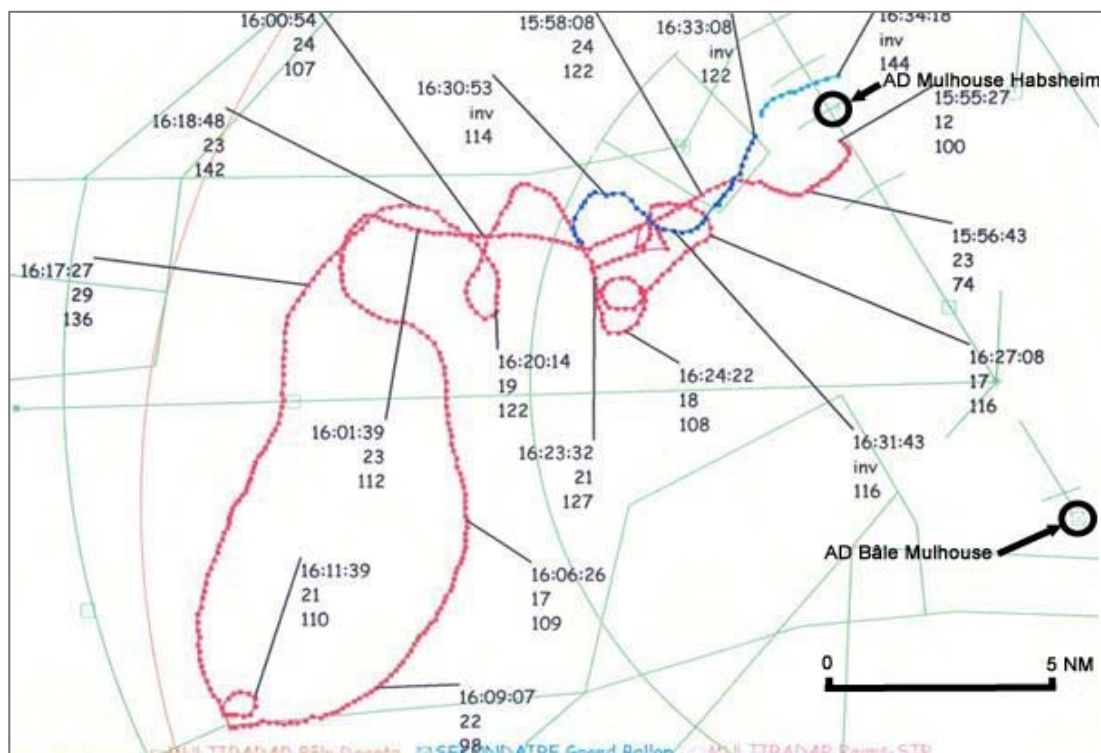
Renseignements médicaux

Le dépistage d'alcoolémie s'est révélé négatif.

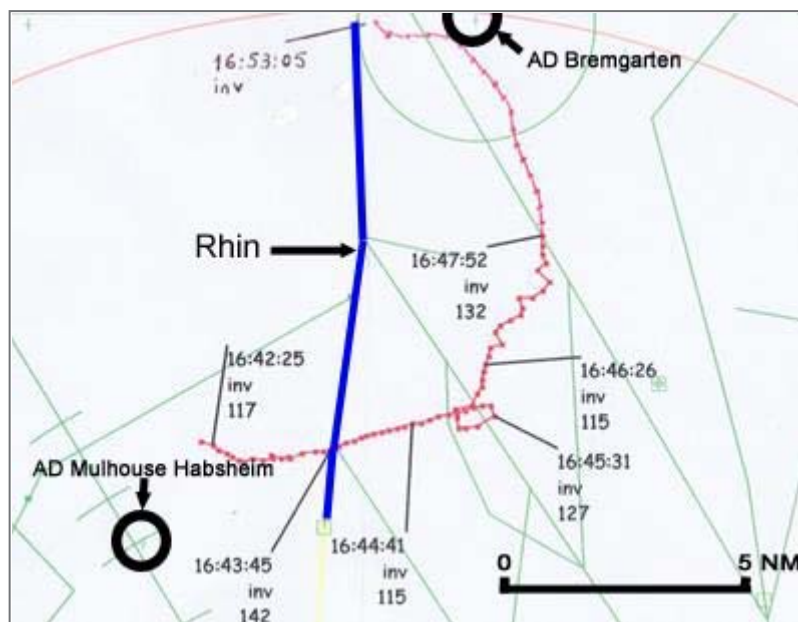
Le pilote précise qu'à la suite du décès d'une amie survenu la veille, il a absorbé des médicaments sans prescription médicale avant le vol. L'un contient du paracétamol. L'autre contient du citalopram, molécule de la classe des antidépresseurs. La quantité absorbée, supérieure à la posologie, a exposé le pilote à des effets secondaires psychiques indésirables sans aucun bénéfice thérapeutique.

⁽¹⁾ Les heures indiquées sur les cartes suivantes sont exprimées en temps universel.

Trajectoires radar⁽¹⁾



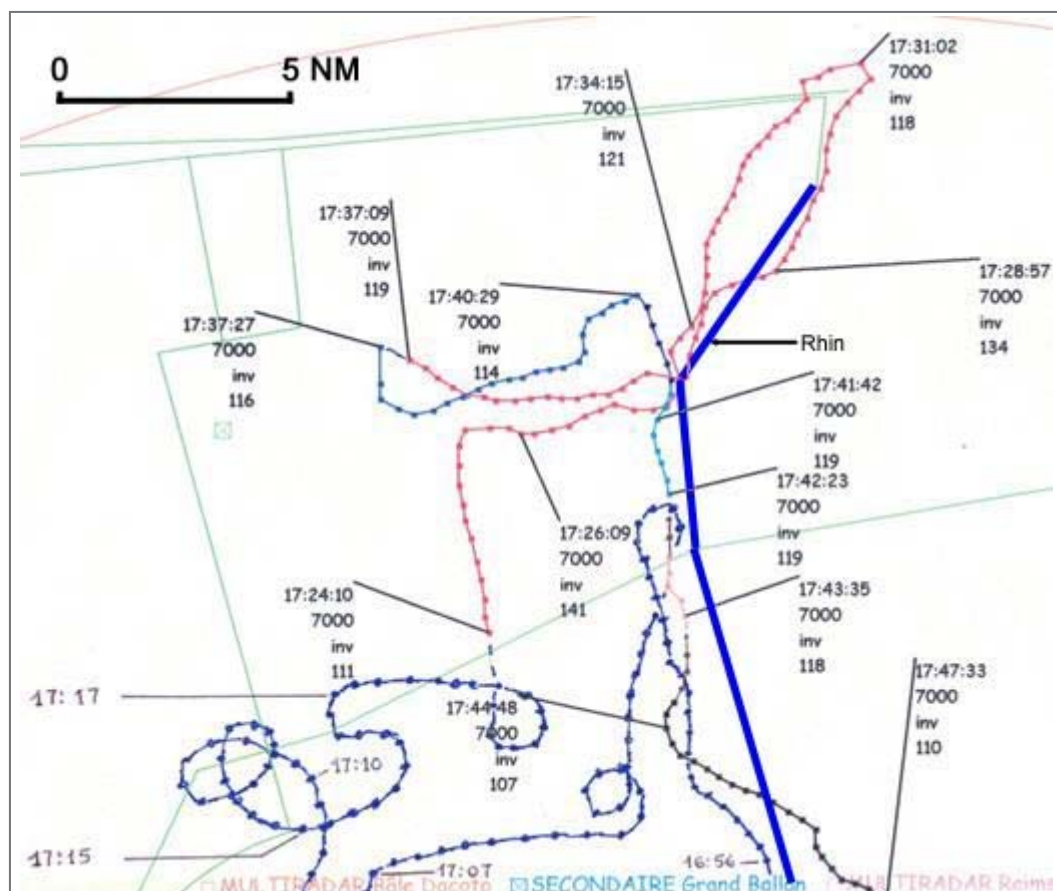
phase de vol depuis le décollage jusqu'à l'arrivée sur l'aérodrome de Mulhouse Habsheim, au nord de la piste à 17 h 34



phase de vol à l'issue des évolutions dans le circuit de l'aérodrome Mulhouse Habsheim

Les évolutions de l'avion dans le circuit d'aérodrome n'ont pu être détectées par le radar en raison de la faible hauteur de l'avion.

Il franchit le Rhin, puis survole l'Allemagne pendant une dizaine de minutes en se dirigeant vers Bremgarten.

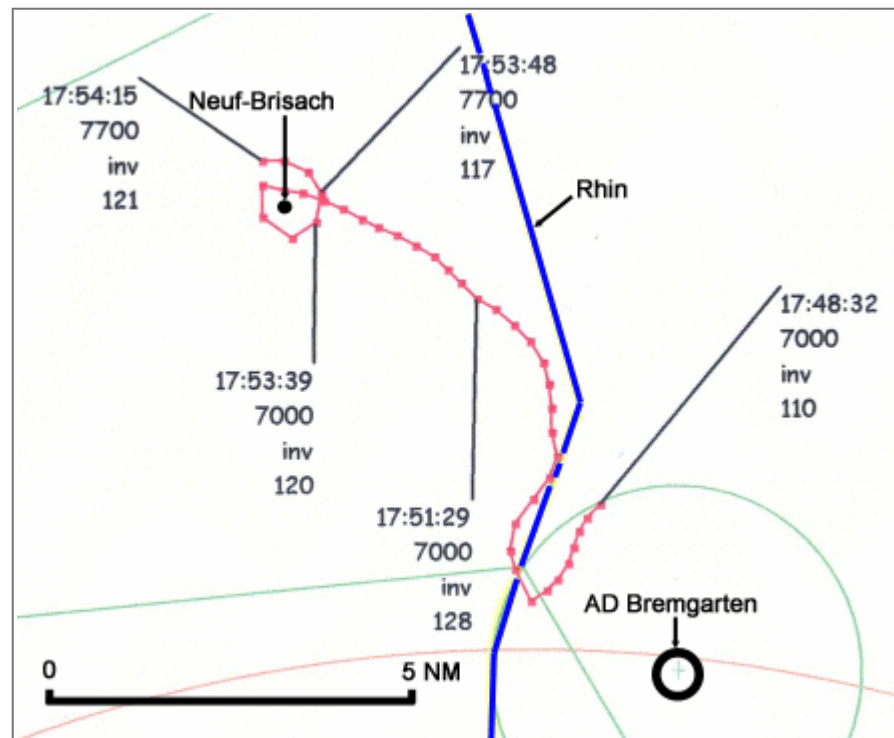


phase de vol entre 17 h 56 et 18 h 47

L'avion effectue de nombreux changements de route. Après avoir repassé le Rhin vers 18 h 54, il longe le fleuve pendant plusieurs minutes avant d'évoluer plus à l'ouest. Puis, il part vers le nord jusqu'en bordure de la TMA de Strasbourg pour faire demi tour. Vers 17 h 45, il survole à nouveau le Rhin.

L'avion survole à nouveau le Rhin au nord ouest de Bremgarten vers 18 h 50 en direction de Neuf-Brisach.

A 18 h 53, il est détecté avec le transpondeur 7700 et commence à effectuer des virages de 360 degrés par la gauche.



phase de vol entre 18 h 48 et 18 h 54