

**Excès de confiance quant à la possibilité d'entreprendre le vol,
perte de contrôle liée à une perte de références visuelles,
collision avec le sol**

Aéronef	Avion Reims-Aviation F 182 Q immatriculé F-GBJH
Date et heure	Jeudi 10 février 2005 à 9 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Commune de Villac (24)
Conséquences et dommages	Pilote et un passager décédés, avion détruit

⁽¹⁾Toutes les heures
sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné d'un membre de sa famille décolle à 8 h 20 de l'aérodrome de Perpignan (66) à destination de l'aérodrome de Limoges (87) où il doit récupérer un passager. Le retour est prévu dans l'après-midi. Il quitte la fréquence de Perpignan à 8 h 38 et ne contactera plus aucun organisme de contrôle. La trajectographie radar (calage 1013) montre qu'après une heure de vol au cap 335° au FL60, l'avion débute la descente. A partir du FL10, la vitesse verticale augmente pour atteindre 1 000 pieds par minute jusqu'à la disparition de l'écho radar. L'avion se situe alors à 43 milles marins au sud de l'aérodrome de Limoges, sa vitesse sol est d'environ 120 nœuds.

Les conditions régnant sur l'aérodrome de Perpignan-Rivesaltes étaient compatibles avec un vol en VFR. La carte TEMSI de 10 h 00 montrait que le sud-ouest de la France était recouvert d'une couche nuageuse dense dont le plancher se situait à 1 500 pieds. Les aérodromes de dégagement choisis par le pilote étaient recouverts par du brouillard. L'observation de 7 h 00 sur l'aérodrome de Limoges faisait état d'un vent faible, de nuages fragmentés à 3 000 pieds et d'une visibilité supérieure à dix kilomètres. Un prévisionniste de la station météorologique de l'aérodrome de Perpignan avait fait un exposé de la situation au pilote avant son départ et lui avait conseillé de différer son vol.

Le pilote totalisait cent quarante heures de vol depuis décembre 2003, toutes sur le type. Sa récente habilitation au vol de nuit (décembre 2004) et les deux GPS embarqués lui ont probablement procuré le sentiment qu'il pouvait réaliser ce voyage en dépit des prévisions météorologiques et du conseil du prévisionniste. Le pilote a pu décider de descendre dans une trouée nuageuse dans la région de Villac avant de poursuivre le vol sous les nuages. L'angle à piquer important au moment de l'impact avec le sol indique qu'il ne disposait plus des références visuelles lui permettant de conserver le contrôle de l'avion. Plusieurs témoins rapportent qu'un épais brouillard recouvrait la région au moment de l'accident.

Les examens techniques réalisés sur la cellule et sur le moteur n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement qui aurait pu conduire à la perte de contrôle de l'avion.

CONCLUSION

L'accident est dû à la perte de références visuelles par le pilote alors qu'il tentait de traverser la couche nuageuse qu'il survolait depuis une heure pour retrouver la vue du sol. L'excès de confiance lié à l'utilisation de GPS et à son habilitation au vol de nuit l'a probablement incité à poursuivre vers l'aérodrome de destination.

La récupération d'un passager à Limoges et le retour sur Perpignan prévu le jour-même ont constitué des contraintes temporelles qui ont pu contribuer à sa prise de décision et à l'absence de solution alternative.