

Rapport

Accident survenu le **6 juin 2006**
à **Faugères (34)**
à l'**avion Wassmer 51A**
immatriculé **F-GNCK**

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Avertissement

Ce rapport exprime les conclusions du BEA sur les circonstances et les causes de cet accident.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et au Code de l'Aviation civile (Livre VII), l'enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Table des matières

AVERTISSEMENT	1
GLOSSAIRE	3
SYNOPSIS	5
1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE	5
1.1 Déroulement du vol	5
1.2 Tués et blessés	6
1.3 Dommages à l'aéronef	6
1.4 Autres dommages	6
1.5 Renseignements sur le personnel	6
1.5.1 Commandant de bord	6
1.6 Renseignements sur l'aéronef	6
1.6.1 Cellule	6
1.6.2 Moteur	6
1.6.3 Hélice	6
1.7 Conditions météorologiques	7
1.8 Télécommunications	7
1.9 Enregistreurs de bord	7
1.10 Renseignements sur l'épave et sur l'impact	7
1.11 Renseignements médicaux et pathologiques	8
1.12 Questions relatives à la survie des occupants	8
1.13 Essais et recherches	8
1.13.1 Le GPS	8
1.13.2 Les performances de l'avion	8
1.14 Renseignements supplémentaires	8
1.14.1 Témoignages	8
2 - ANALYSE	10
3 - CONCLUSION	10

Glossaire

AD	Consigne de navigabilité Airworthiness Directive
AD	Aérodrome
BB	Brevet de base de pilote d'avion
CAVOK	Visibilité, nuages et temps présent meilleurs que valeurs ou conditions prescrites Visibility, cloud and present weather better than prescribed values or conditions
CDB	Commandant de bord
ELT	Emetteur de localisation d'urgence Emergency Locator Transmitter
ft	Pieds feet
GPS	Système de positionnement par satellite Global Positioning System
hPa	Hectopascal
kHz	Kilohertz
kt	Nœud(s) Knot(s)
MHz	Mégahertz
NM	Mille marin
P	Pilote
PPL	Licence de pilote privé (avion) Private Pilot Licence
QFE	Pression atmosphérique à l'altitude de l'aérodrome Atmospheric pressure at aerodrome elevation
QFU	Orientation magnétique de la piste (en dizaines de degrés) Runway Magnetic bearing
QNH	Calage altimétrique requis pour lire au sol l'altitude de l'aérodrome au sol Altimeter setting to obtain aerodrome elevation when on the ground
S/N	Numéro de série Serial Number
SIA	Service de l'Information Aéronautique
T	Température de l'air
Td	Température du point de rosée
TEMSI	Carte de prévision du temps significatif

UTC	Temps universel coordonné Universal Time Coordinated
VAC	Carte d'approche à vue
VFR	Règles de vol à vue Visual Flight Rules
VHF	Très haute fréquence (30 à 300 MHz) Very High Frequency (30 to 300 MHz)
VMC	Conditions météorologiques de vol à vue Visual Meteorological Conditions

Synopsis

Date

 6 juin 2006 à 9 h 38⁽¹⁾
Lieu

Mont Marcou, Faugères (34)

Nature du vol

Privé

Aéronef

Avion Wassmer 51 A

Propriétaire

Club

Exploitant

Club

Personnes à bord

Pilote + 1

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter deux heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

Résumé

	Blessures			Matériel
	Mortelles	Graves	Légères/Aucune	
Membres d'équipage	1	-	-	Détruit
Passagers	1	-	-	
Autres personnes	-	-	-	

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol

Le mardi 6 juin 2006, le pilote a prévu de faire un vol local, accompagné d'un passager, sur le Wassmer 51 immatriculé F-GNCK de l'aéroclub de Bédarieux. Ce matin-là, un autre pilote a fait un vol de quinze minutes avec un membre du club et a atterri à 8 h 30. Le pilote et son passager arrivent à l'aérodrome vers 8 h 35. Le pilote effectue la visite prévol et décolle vers 8 h 45. Au cours du vol, l'avion survole un secteur où le pilote possède une propriété. A 9 h 38, l'avion est aperçu par des témoins. Ils observent que, au-dessus du mont Marcou près du lieu-dit « le moulin des trois tours », l'avion vire à gauche avec une inclinaison importante puis s'incline brusquement avec une forte assiette à piquer. L'avion tombe à la verticale dans un maquis et entre en collision avec un sol rocailleux à une altitude de 365 mètres.

1.2 Tués et blessés

Le pilote et le passager sont décédés.

1.3 Dommages à l'aéronef

L'avion est détruit.

1.4 Autres dommages

Sans objet.

1.5 Renseignements sur le personnel

1.5.1 Commandant de bord

Homme, 66 ans

Licence PPL(A) de 1968. Qualification SEP terrestre / TMG.

☐ Expérience :

- totale : 967 heures de vol, dont 866 en qualité de commandant de bord ;
- sur type : 10 heures de vol, dont 8 en qualité de commandant de bord ;
- dans les trois derniers mois : 4 heures 35 ;
- dans les trente derniers jours : 3 heures 25 ;
- le dernier vol du pilote remonte au 17 mai 2006.

1.6 Renseignements sur l'aéronef

1.6.1 Cellule

Constructeur	Issoire Aviation
Type	Wassmer WA51A
Numéro de série	72
Immatriculation	F-GNCK
Mise en service	1973
Certificat de navigabilité	N° 114307 du 2 août 2005
Utilisation à la date du 6/06/2006	2 167 heures 20 min
Depuis visite grand entretien	267 heures 50 min

1.6.2 Moteur

Constructeur	Lycoming
Type	O-320-D25
Numéro de série	L1092039A
Date d'installation	Livret moteur établi le 20 avril 1983
Temps total de fonctionnement	3 596 heures 50 min

1.6.3 Hélice

Sensenich, bipale en métal à pas fixe. Numéro de série K27689.

1.7 Conditions météorologiques

Sur la zone de l'accident, la situation météorologique est CAVOK. Le vent souffle du secteur 300° pour 6 à 10 kt. La température au sol est de 22 °C, la température du point de rosée est de 7 °C. La pression atmosphérique locale ramenée au niveau de la mer (QNH) est de 1020 hPa. Le vent au niveau de vol 20 (950 hPa) est de 15 kt du secteur nord.

1.8 Télécommunications

Le poste radio VHF, les aides radioélectriques et le transpondeur ont été détruits par l'impact. Aucune radiocommunication n'a été enregistrée.

1.9 Enregistreurs de bord

Le Wassmer WA51A n'était pas équipé d'enregistreurs de bord. La réglementation n'en fait pas obligation.

1.10 Renseignements sur l'épave et sur l'impact



Epave au milieu de la végétation

Sur le site, la végétation est intacte autour de l'épave. Il n'y a pas de trouée montrant arrivée sous un angle de vol faible. L'épave est rassemblée sur une faible surface. Elle repose sur le ventre, au milieu des arbres sur un sol rocailleux. Elle est orientée au cap 100°. Le décalage angulaire entre le plan des ailes et le fuselage montre une rotation en lacet au moment de l'impact avec le sol. Les trains d'atterrissage sont arrachés. La partie arrière du fuselage est repliée vers le haut à partir du pied de dérive. L'empennage est entier. Les commandes de vol sont rompues dans la cabine, néanmoins les liaisons vers les gouvernes sont continues. Les volets sont en position rentrée.

Les réservoirs de carburant sont éventrés et vides. Une odeur d'essence persiste sur le site.

En cabine, le tableau de bord a été fortement endommagé. Il n'a pas été possible de déterminer les indications des instruments de bord au moment de l'impact.

Les attaches des harnais des places gauche et droite sont cassées.

L'observation du moteur montre que l'avion a heurté le sol avec une forte assiette à piquer. Les pales de l'hélice sont recourbées vers l'arrière avec des traces montrant que le moteur délivrait une faible puissance lors de l'impact. Une pale est tordue vers l'arrière, l'autre a été arrachée.

1.11 Renseignements médicaux et pathologiques

Les examens pratiqués sur le pilote n'ont pas révélé la présence d'une pathologie ou de substances de nature à modifier son comportement.

1.12 Questions relatives à la survie des occupants

La violence de l'impact ne laissait aucune chance de survie aux occupants de l'avion.

1.13 Essais et recherches

1.13.1 Le GPS

Le GPS qui était à bord a été examiné. Sa mémoire ne contenait aucune donnée relative au vol de l'accident.

1.13.2 Les performances de l'avion

Le manuel de vol du Wassmer 51 indique les vitesses de décrochage dans les différentes configurations et en virage. Il y est précisé que la vitesse de décrochage, volets rentrés, à 45° d'inclinaison et en vol symétrique, est de 79 kt.

1.14 Renseignements supplémentaires

1.14.1 Témoignages

Sur le site, deux témoins ont vu et entendu l'avion dans les instants qui ont précédé l'accident.

Le premier, un viticulteur travaillant à quelques centaines de mètres au nord du lieu de l'accident rapporte avoir vu l'avion arriver du sud-est. Il était à faible hauteur, une cinquantaine de mètres en dessous du niveau des trois moulins dominant la colline. Il l'a ensuite aperçu à l'ouest de ce site, à une trentaine de mètres au-dessus des arbres, puis l'a vu virer vers la gauche. Après avoir viré vers l'ouest, l'avion s'est fortement incliné à gauche et a piqué vers le sol. Le bruit du moteur paraissait normal pendant l'observation. Le témoin ajoute qu'il n'y avait pas de vent ce jour-là.

Un autre témoin, situé au pied du mont Marcou en compagnie d'autres personnes, a entendu l'avion passer à basse hauteur. Le moteur semblait fonctionner correctement.



2 - ANALYSE

Les indices relevés sur le site montrent que l'avion a heurté le sol avec une faible vitesse horizontale, une forte vitesse verticale et une importante inclinaison à gauche. Les déclarations des témoins semblent indiquer que l'avion a décroché de façon dissymétrique.

L'observation de l'épave ne révèle aucun dysfonctionnement antérieur à l'impact. Il est probable que la perte de contrôle résulte d'un pilotage peu précis.

L'examen du moteur ne révèle aucune anomalie, ce qui est confirmé par les témoignages. La faible puissance mise en évidence par l'observation de l'hélice peut s'expliquer par une action réflexe du pilote durant la perte de contrôle. La position de la commande de puissance vers l'avant résulte vraisemblablement de l'impact avec le sol.

Le pilote avait probablement décidé de survoler et d'observer sa propriété. L'un des témoins indique que l'avion volait sensiblement à la même altitude que le sommet du mont Marcou. La hauteur de l'avion était donc d'environ trente mètres.

Lorsqu'un décrochage dissymétrique se produit, un pilote exercé peut retrouver le contrôle de son avion en effectuant des manœuvres appropriées alors que l'altitude diminue de plusieurs centaines de mètres. Dans les conditions du vol de l'accident, le pilote ne disposait pas d'une hauteur suffisante pour récupérer le contrôle de l'avion avant la collision avec le sol.

3 - CONCLUSION

L'accident est dû à la décision d'effectuer un virage à forte inclinaison et à faible hauteur. Au cours de ce virage, le pilote a perdu le contrôle de l'avion.



Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Zone Sud - Bâtiment 153
200 rue de Paris
Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex - France
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero

Parution : décembre 2010

