

RAPPORT

Accident survenu le 8 octobre 2006 à l'avion immatriculé F-GFCZ

Événement :	décrochage à proximité du sol lors d'une tentative d'interruption du vol en montagne, collision avec le relief.
Causes identifiées :	☐ décision tardive d'effectuer un demi-tour en montagne, ☐ prise en compte insuffisante de la diminution des performances de l'avion, ☐ méconnaissance des particularités du vol en montagne.

Conséquences et dommages :	pilote et passagers gravement blessés, aéronef détruit,
Aéronef :	avion Reims Aviation F 172 M « Skyhawk », moteur Lycoming O 320 E 2 D de 150 ch.
Date et heure :	dimanche 8 octobre 2006 à 15 h 30.
Exploitant :	club.
Lieu :	Siguer (09) à environ deux kilomètres de l'étang de Gnioure, altitude : 6 350 pieds.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 18 ans, PPL(A) de juin 2005, 79 heures de vol dont 14 sur type et trente minutes dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 180 à 210° / 10 kt à l'altitude de 9 000 pieds, FEW à 2 000 pieds au dessus des crêtes, température 9 °C, QNH 1016 hPa.

CIRCONSTANCES :

Le pilote décide de réaliser un vol au départ de l'aérodrome de Pamiers (09) à destination de Perpignan (66) en passant par les Pyrénées. Il prévoit de survoler le village de Siguer (09) où résident les trois passagers.

L'exploitation des enregistrements radar montre que le pilote décolle à 15 h 10. Il prend une route en direction du sud. Il monte à l'altitude de 3 400 pieds. La vitesse sol de l'avion est d'environ 85 nœuds. Sa vitesse ascensionnelle varie entre 300 et 400 pieds par minute jusqu'à la perte de la détection radar à

15 h 21, à proximité de l'entrée de la vallée où s'est produit l'accident. Cette vallée est étroite, elle est orientée vers le sud et se termine par un cirque culminant à 9 150 pieds

L'analyse de l'enregistrement vidéo réalisé par un des passagers montre que l'avion survole le village de Siguer (voir carte ci-après), à une altitude inférieure à celle des crêtes dans une partie relativement large de la vallée. L'avertisseur de décrochage retentit avant le survol - à une hauteur estimée à 30 pieds du barrage situé à l'extrémité nord de l'étang de Gnioure. A l'extrémité sud de l'étang, le pilote vire par la gauche très près du fond de la vallée. L'étroitesse de la vallée ne lui permet pas le demi-tour. Il reprend un cap vers le sud tandis que le régime du moteur diminue. L'avertisseur de décrochage est audible en permanence et la fréquence du signal de plus en plus élevée, indique que la vitesse diminue. L'avion décroche à faible hauteur, heurte le sol incliné à gauche puis bascule sur le dos.

Lors du survol du village, le demi-tour était possible compte tenu de la largeur de la vallée.

La pente moyenne, entre le village et le barrage est de huit degrés, ce qui correspond à la pente suivie par un avion en montée à une vitesse verticale d'environ 900 ft/min et à une vitesse sol de 65 nœuds.

L'attrait touristique présenté par le survol du barrage et de l'étang de Gnioure ainsi que la connaissance qu'en avaient les passagers ont vraisemblablement conduit le pilote à poursuivre en direction du sud.

Vers cette altitude, la puissance motrice disponible est inférieure à 60 % de la puissance maximale au niveau de la mer, compte tenu du réglage de la richesse (plein riche) et de l'altitude densité. Les performances théoriques de montée de l'avion à la masse maximale ne lui permettaient pas d'adopter une pente supérieure à 3,4 degrés ($V_z = 400$ ft/min).

Lors d'un vol en montagne, l'horizon représenté par une ligne de crêtes ou par un relief accidenté peut conduire le pilote à poursuivre son vol avec une assiette de plus en plus cabrée et à une vitesse de plus en plus faible : les performances de montée de l'avion diminuent. De plus, sous le vent du relief et près des versants situés à l'ombre, des rabattants peuvent réduire fortement le taux de montée.

Pour se rendre à Perpignan, le pilote empruntait habituellement un itinéraire direct au dessus du relief.

Avec la centaine de litres de carburant à bord, la masse de l'avion au décollage avoisinait la masse maximale autorisée.

