

**Collision avec le sol en approche,
par conditions météorologiques défavorables**

⁽¹⁾Toutes les heures
indiquées sont en
heure locale.

Aéronef	Avion Cessna F150 immatriculé F-BVIH
Date et heure	5 mars 2006 vers 11 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Marpent (59)
Conséquences et dommages	Pilote décédé, passager gravement blessé, avion détruit

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle vers 9 h 35 de l'aérodrome de Maubeuge pour un vol de navigation entre Maubeuge, Péronne, Cambrai et Maubeuge. Son arrivée à Maubeuge était prévue vers 11 h 00.

Des témoins au sol à proximité de l'aérodrome de Maubeuge voient l'avion évoluer en ligne droite à une hauteur évaluée à une trentaine de mètres. L'épave est retrouvée dans un champ à environ 2 500 m au sud-est de l'aérodrome.

Les données radar indiquent deux changements de cap importants lorsque le pilote est arrivé à proximité de Maubeuge. L'enquête n'a pas permis d'établir les raisons de ces changements de cap.

Le passager indique que le pilote avait constitué son dossier météorologique à partir du site internet de Météo France. L'enquête n'a cependant pas permis de déterminer la nature exacte des informations obtenues.

A 11 h 20, le METAR de l'aérodrome de Charleroi, situé à environ 20 NM de l'accident, indiquait une visibilité de 1 000 m, des averses de neige et un plafond de 500 ft. La carte TEMSI de 10 h 00 mentionnait également la présence de brumes locales dans la région de l'accident, une isotherme 0 °C au sol, et du givrage modéré. Ces conditions étaient également prévues par les TAF des aérodromes à proximité de Maubeuge. Plusieurs témoins indiquent quant à eux que l'accident est survenu au moment d'une importante averse de neige réduisant la visibilité au sol à quelques dizaines de mètres. Un témoin présent sur l'aérodrome lorsque le pilote a décollé précise que le temps était alors ensoleillé.

Les examens techniques n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'événement. Ils montrent qu'au moment de l'accident les volets étaient en position atterrissage.

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé, totalisait 125 heures de vol depuis juin 2004, dont 46 sur type et une dans les trois mois précédents.

Le passager, gravement blessé, n'a pas d'autres souvenirs concernant le vol de l'accident.

CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis d'établir formellement les causes de la collision avec le sol. Les conditions météorologiques au moment de l'accident et les témoignages suggèrent que le pilote a pu perdre ses références visuelles et entrer en collision avec le sol durant l'approche alors qu'il recherchait des repères.

Une sous-estimation des risques associés à la neige a pu contribuer à l'accident. Les averses de neige peuvent constituer des épisodes météorologiques locaux de courtes durées mais intenses. Les prévisions les concernant peuvent faire état de bonnes conditions, compatibles avec le vol à vue, avant et après ces épisodes.