

Rapport

Accident survenu le **13 mars 2006**
à **Courcelles-sur-Viosne (95)**
à l'**avion Nord 3202**
immatriculé **F-AZIL**

BEA

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

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

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	2
SYNOPSIS	4
1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE	4
1.1 Déroulement de vol	4
1.2 Tués et blessés	4
1.3 Dommages à l'aéronef	4
1.4 Renseignements sur le personnel	5
1.5 Renseignements sur l'aéronef	5
1.5.1 Cellule	5
1.5.2 Moteur	5
1.5.3 Examen du carnet de route	5
1.6 Conditions météorologiques	5
1.7 Télécommunications	6
1.8 Renseignements sur l'aérodrome	6
1.9 Renseignements médicaux	6
1.10 Renseignements supplémentaires	6
1.10.1 Examens techniques	6
1.10.2 Témoignage	6
1.10.3 Appareil photographique	6
2 - ANALYSE	7
LISTE DES ANNEXES	8

Synopsis

Date de l'accident

Samedi 13 mars 2006 à 15 h 05^①

Lieu de l'accident

Courcelles-sur-Viosne (95)

Nature du vol

Local

Aéronef

Avion Nord 3202

Propriétaire

Privé

Exploitant

Privé

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.

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement de vol

L'avion décolle de l'aérodrome de Pontoise pour un vol à destination de Dieppe. Après une heure et vingt minutes de vol, le pilote en place arrière reprend contact avec l'approche de Pontoise. L'avion intègre le circuit d'aérodrome en étape de base main gauche pour la piste 05. Immédiatement après le dernier virage, il vire à droite avec une forte assiette à piquer et s'écrase.

1.2 Tués et blessés

Le pilote et le passager sont décédés.

1.3 Dommages à l'aéronef

L'épave est retrouvée dans un champ situé sur la trajectoire de la finale pour la piste 05, à deux nautiques environ du seuil de piste. Elle est orientée selon un axe est-ouest. Les traces d'impact avec le sol montrent que l'avion s'est écrasé avec une forte assiette à piquer et un fort roulis vers la droite.

L'aile droite est rompue et l'avion repose sur le côté droit. Le volet de l'aile gauche est positionné sur le premier cran. Deux pales d'hélice sont intactes, la troisième est vrillée et tordue vers l'arrière, ce qui montre que le moteur ne délivrait pas sa pleine puissance au moment de l'impact avec le sol. Les chaînes de commandes de profondeur et de gauchissement sont continues.

L'avion est équipé de deux réservoirs reliés. Leur vidange a montré que l'avion disposait de plus de trente litres de carburant à bord.

1.4 Renseignements sur le personnel

Pilote en place avant, 43 ans

- ☐ PPL(A) de 1981
- ☐ IATT de 1983
- ☐ ITT de 1996
- ☐ 2 300 heures de vol environ dont 25 sur type et 43 dans les trois mois précédents, dont 55 minutes sur type

Pilote en place arrière, 48 ans

- ☐ PPL(A) de 1992
- ☐ nombre d'heures de vol total inconnu
- ☐ 330 heures de vol en commandant de bord, 44 heures sur type, 7 heures de vol dans les trois derniers mois, dont 55 minutes sur type

1.5 Renseignements sur l'aéronef

Le Nord 3202 est un avion en métal biplace en tandem à train d'atterrissage classique et fixe. Il peut être piloté depuis la place avant ou arrière. En vol d'instruction, l'instructeur se place habituellement en place arrière.

Le F-AZIL était équipé d'une hélice tripale à pas variable et d'un moteur Potez 4D – 34D de deux cent soixante chevaux, à compresseur volumétrique.

1.5.1 Cellule

- ☐ Constructeur : Nord Aviation
- ☐ Type : Nord 3202
- ☐ Remise en service : 2003
- ☐ Heures totales : 43

1.5.2 Moteur

- ☐ Constructeur : Potez
- ☐ Type : Potez 4D - 34D
- ☐ Remise en service : 2003
- ☐ Heures totales : 50

Le F-AZIL a été construit en 1958. Le pilote en place arrière l'a acquis en 2002. Après sa restauration, l'avion a obtenu en 2003 un certificat de navigabilité restreint d'aéronef de collection.

1.5.3 Examen du carnet de route

L'examen du carnet de route montre que les deux pilotes avaient souvent volé ensemble. La totalité des heures sur type du pilote en place avant avait été effectuée sur le F-AZIL, en compagnie du pilote en place arrière.

1.6 Conditions météorologiques

- ☐ Vent : 090° / 11 kt
- ☐ CAVOK
- ☐ QNH : 1026 hPa

1.7 Télécommunications

L'avion n'a pas émis de message sur la fréquence de l'aérodrome de Dieppe. La transcription complète des échanges avec l'approche de Pontoise figure en annexe. Elle n'a pas mis en évidence d'anomalie. La voix a été identifiée, il s'agit de celle du pilote en place arrière.

1.8 Renseignements sur l'aérodrome

Pontoise est un aérodrome civil contrôlé ouvert à la circulation aérienne publique. Il dispose de deux pistes croisées orientées 05/23 et 12/30.

1.9 Renseignements médicaux

Les autopsies effectuées sur les deux occupants de l'avion ont révélé la présence de lésions traumatiques mortelles consécutives à l'impact. Par ailleurs, le pilote en place avant présentait une cardiomyopathie hypertrophique concentrique gauche, pathologie pouvant potentiellement provoquer un malaise sans qu'il soit scientifiquement possible de préciser si un tel malaise a pu avoir lieu.

Ce type de pathologie est difficile à détecter et son dépistage nécessite au moins un électrocardiogramme, examen non obligatoire pour l'obtention d'un certificat médical d'aptitude de classe 2.

1.10 Renseignements supplémentaires

1.10.1 Examens techniques

1.10.1.1 Analyse de carburant et d'huile

Du carburant et de l'huile ont été prélevés sur l'épave. Leur examen n'a pas mis en évidence d'anomalie permettant d'expliquer l'accident.

1.10.1.2 Examen du moteur

Le moteur et le compresseur ont été prélevés et désassemblés. Leur examen n'a pas non plus mis en évidence d'anomalie permettant d'expliquer l'accident.

1.10.2 Témoignage

Le pilote de l'avion suivant le F-AZIL dans le circuit d'aérodrome indique qu'il a observé l'avion pendant l'étape de base main gauche, puis pendant le dernier virage. Immédiatement après la sortie du virage, il l'a vu virer brusquement vers la droite avec une forte assiette à piquer, puis s'écraser.

1.10.3 Appareil photographique

Le pilote en place avant disposait d'un appareil photographique numérique. Il a pris plusieurs photographies pendant le vol, qui montrent que l'avion a survolé le port de Dieppe.

2 - ANALYSE

L'examen de l'avion n'a pas mis en évidence d'anomalie technique. Par ailleurs, le pilote en place arrière n'a pas émis de message sur la fréquence de l'aérodrome pour signaler un tel problème. Aussi paraît-il peu probable qu'un arrêt du moteur ou tout autre problème mécanique soit la cause de la perte de contrôle en finale.

Les deux pilotes étaient tous deux expérimentés, et ils volaient régulièrement sur le F-AZIL. Il paraît donc également peu probable qu'une manœuvre erronée soit la cause de la perte de contrôle.

Il paraît plus probable que le pilote en place avant ait été aux commandes de l'avion et qu'il ait eu un malaise cardiaque pendant la finale. En effet, la pathologie observée lors de son autopsie, même si elle ne permet pas de conclure formellement, était plutôt cette hypothèse. Il se serait alors crispé ou aurait eu une action violente sur les commandes de vol, rendant l'avion impossible à contrôler pour le pilote en place arrière. Dans ce cas, ce serait ce dernier qui aurait réduit les gaz afin de recouvrer le contrôle de l'avion. Il est également possible que le pilote en place avant se soit crispé sur la commande de puissance, et que le pilote en place arrière ait réagi trop tard pour éviter la collision avec le sol.

3 - CONCLUSION

L'accident est dû à une perte de contrôle alors que l'avion se trouvait en finale. Cette perte de contrôle pourrait être consécutive à un malaise du pilote en place avant alors qu'il était aux commandes de l'avion.

Liste des annexes

annexe 1

Carte VAC de l'aérodrome de Pontoise Corneilles en Vexin

annexe 2

Transcription accident F-AZIL N3202 Pontoise du 13 mars 2006

annexe 3

Photo de l'épave

Carte VAC de l'aérodrome de Pontoise Cormeilles en Vexin

APPROCHE A VUE
Visual approach

Ouvert à la CAP
Public air traffic
19 JAN 06

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN
AD2 LFPT APP 01



ALT AD : 325 (12 hPa)
LAT : 49 05 48 N
LONG : 002 02 27 E

LFPT
VAR : 1°W (05)

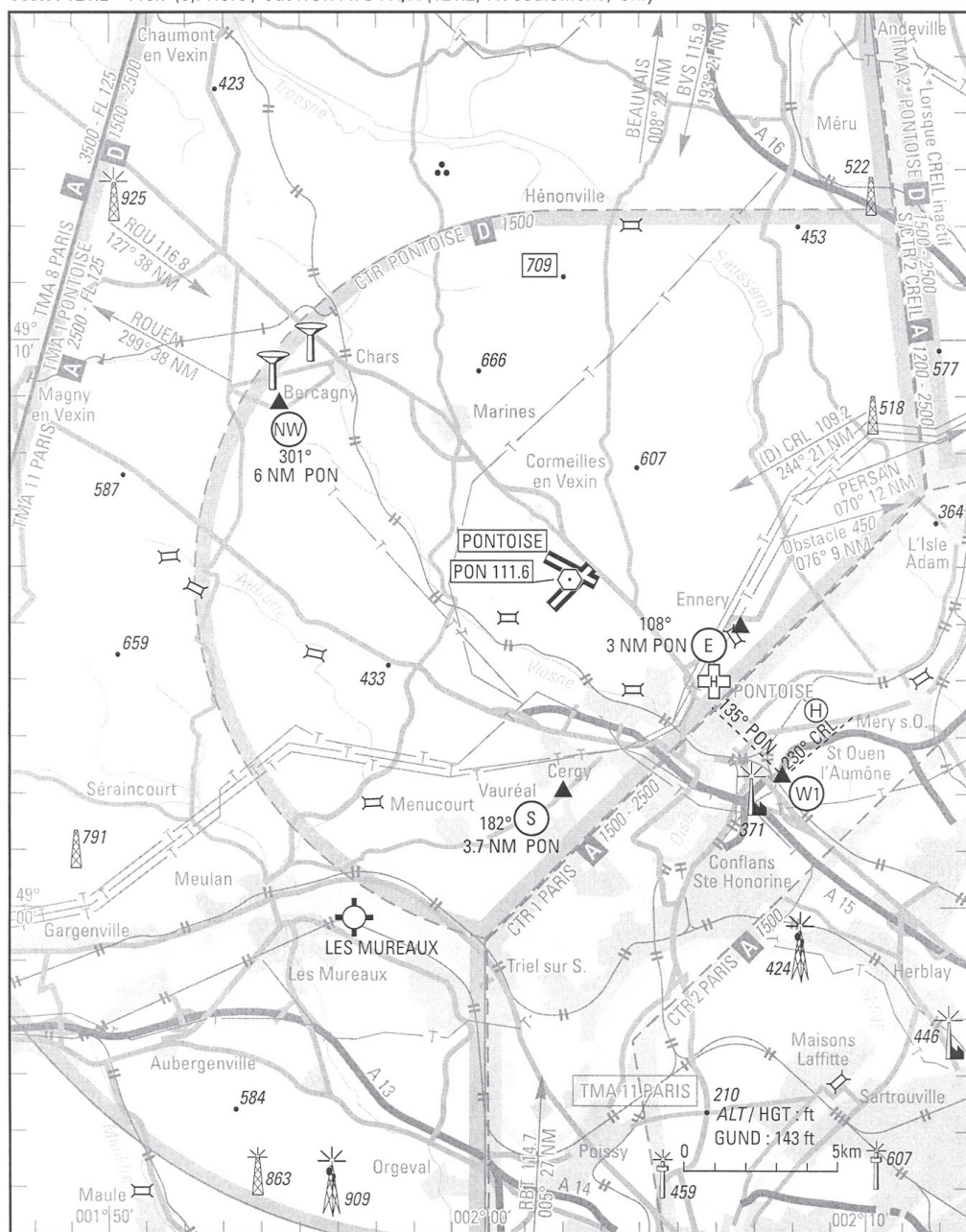
ATIS 124.125 ☎ 01 30 30 52 08

APP : PONTOISE Approche / Approach 118.8

TWR : 121.2 - 119.7 (s). Hors / out HOR ATS : A/A (121.2) FR seulement / only

VDF : 118.8 - 121.2 - 119.7

ILS/DME RWY 05 CVN 110.95



SERVICE
DE L'INFORMATION
AERONAUTIQUE

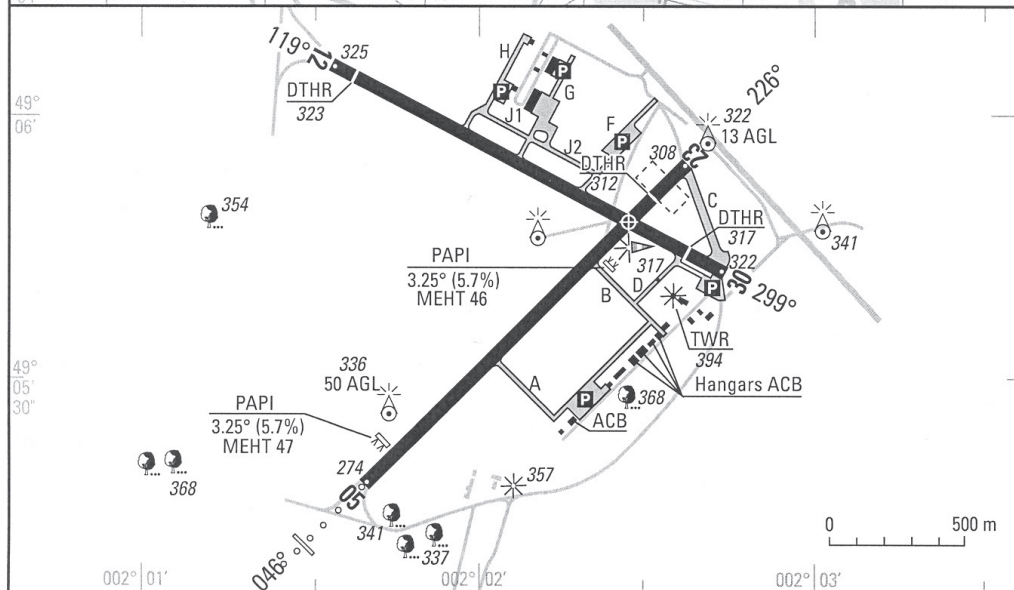
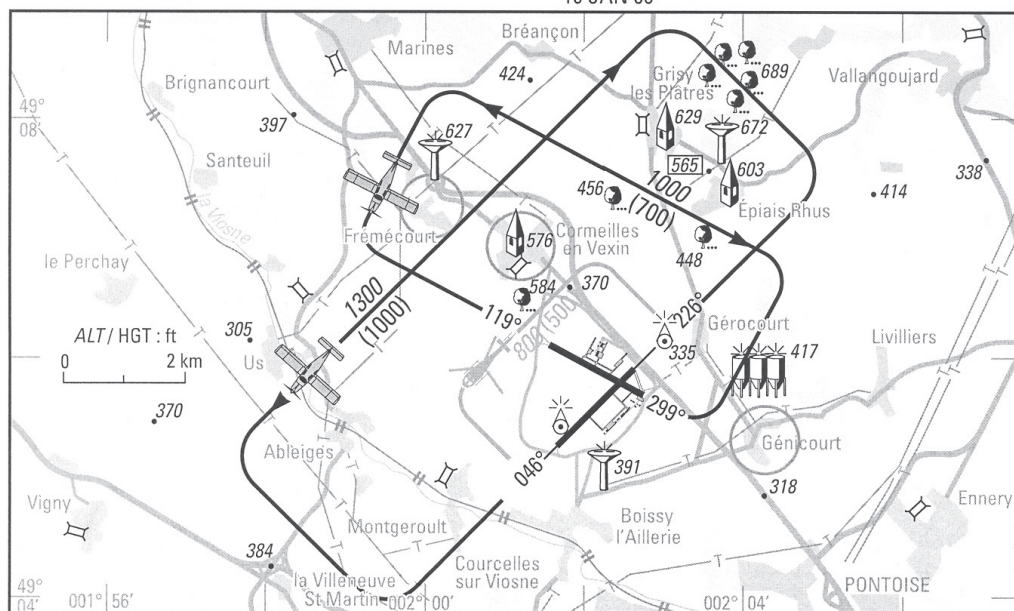
AMDT 02/06 CHG : VAR.

© SIA

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN AD2 LFPT ATT 01

ATERRISSAGE A VUE *Visual landing*

19 JAN 06



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
05	046	1689 x 50	Revêtue Paved	11 F/D/W/T	1582	1689	1689
23	226	1689 x 50	Revêtue Paved	11 F/D/W/T	1749	1689	1519
12	119	1650 x 50	Revêtue Paved	12 F/C/Y/U	1516	1650	1590
30	299	1650 x 50	Revêtue Paved	12 F/C/Y/U	1641	1650	1472

Aides lumineuses :

Ligne APCH RWY 05 HI : 420 m.
RWY 05 et 23 : BI/BI

Lighting aids :

RWY 05 APCH line LIH : 420 m.
RWY 05 and 23 : LIH/LIH



AMDT 02/06 CHG : VAR.

© SIA

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

AD2 LFPT TXT 02

19 JAN 06

Informations diverses / Miscellaneous

HIV + 1 HR / WIN + 1 HR

Les informations de source **non DGAC** de cette rubrique sont communiquées sous toute réserve.

Non DGAC information in this document are communicated with all reserve.

- 1 - **Situation / Location** : 7 km NW PONTOISE (95 - VAL D'OISE).
- 2 - **ATS** : 0500-2030
Après / After 2030 : LUN-VEN O/R avant / before 1600
SAM, DIM et JF / SAT-SUN and HOL O/R avant / before 1600 le dernier jour ouvrable précédent.
on last open day ☎ 01 30 31 13 25 - FAX : 01 30 73 06 99
Aérodrome de PONTOISE, 95650 BOISSY L'AILLERIE
- 3 - **VFR de nuit / Night VFR** : agréé / approved
- 4 - **Gestionnaire / Managing authority** : Aéroports de Paris
Direction du Bourget et des aérodromes d'aviation générale.
Le Bourget Bt Paul Bert ☎ 01 48 62 16 56.
- 5 - **District Aéronautique / Aeronautical district** : Service Aviation Générale Orly Sud 103
94396 ORLY AEROGARE CEDEX .
☎ 01 49 75 72 74 - FAX 01 49 75 72 91.
- 6 - **BDP/BIA** : BRIA de rattachement / Attaching BRIA : LE BOURGET (voir / see GEN).
- 7 - **Préparation du vol / Flight preparation** : Borne OLIVIA / OLIVIA terminal.
- 8 - **MET** : VFR : voir / see GEN VAC
IFR : voir / see GEN IAC
STATION : NIL.
- 9 - **Douanes, Police / Customs, Police** : MAR-SAM / TUE-SAT: PN 24 HR
DIM, LUN et JF / SUN, MON and HOL: O/R dernier jour ouvrable
avant / last open day before 1600
☎ 01 30 31 13 25 - 01 30 31 03 82 - FAX : 01 30 73 06 99.
- 10 - **AVT : Carburant / Fuel** : Zone Nord / North area : 100LL - JET A1 : 0600-1700 et O/R ☎ 01 30 17 24 10 ou
01 30 31 16 16
Paiement comptant ou / cash or CB (MASTERCARD - VISA - AMERICAN EXPRESS - MULTISERVICES - UVAIR)
Zone Sud / South area : 100LL : HX
carte de crédit TOTAL ou paiement comptant / TOTAL credit card or cash.
- 11 - **SSLIA** : Niveau 4 / Level 4 : 0500-2030.
- 12 - **Lutte aviaire / Bird control** : Groupe B / Group B.
- 13 - **Hangars pour aéronefs de passage / Transient aircraft hangar** : possible.
- 14 - **Réparations / Repairs** : toutes réparations avions légers et avions d'affaires
all repairs for light and business aircrafts.
- 15 - **ACB** : divers de la région parisienne/ various from Paris area.
- 16 - **Transports** : Taxis / Taxis.
- 17 - **Hôtels, restaurant / Hotels, restaurant** : sur / on AD.
- 18 - **Divers** : Assistance recommandée pour les aéronefs dont la MTOW > ou = 3 t.
Handling is advisable for ACFT's of MTOW > ou = 3 t.
AMERIDAIR ☎ 06 14 91 04 57 - FAX : 01 48 35 87 89.

PONTOISE CORMEILLES EN VEXIN

19 JAN 06

AD2 LFPT TXT 01

Consignes particulières / *Special instructions*

Conditions générales d'utilisation de l'AD

La MTOW des avions admis sur l'AD est limitée à 17 t.

Procédures et consignes particulières

Effectuer le décollage à pente MAX au QFU 12.

Hélicoptères : Vols d'école et d'entraînement HEL réservés aux HEL ≤ 5 t basés.

ACFT : SAM, DIM et JF : entraînements tour de piste réservés aux ACFT basés.

De 1000 à 1200 : Entraînements tours de piste réservés aux ACFT basés, monomoteurs à hélices, équipés d'un dispositif atténuateur de bruit, et dont la MTOW est inférieure à 8618 kg.

Circuits basse hauteur : vols d'entraînement avec instructeur uniquement et sur clairance du contrôle. Hauteur minimum 500 ft AAL.

Position des circuits :

- Piste 05/23 : identique aux circuits publiés.
- Piste 12/30 : à l'opposé des circuits publiés.

Compte tenu de l'environnement urbain, respecter les circuits dans toute la mesure du possible.

VFR spécial

En présence d'IFR dans la CTR, ACFT et HEL : VIS $>$ ou $= 3000$ m, ALT MAX dans la CTR 1000 ft QNH.

Points de report :

VFR de nuit

Itinéraires VFR de nuit (Magny-PON et Nanteuil-PON)

General AD operating conditions

The MTOW for aircraft allowed on the AD is limited to 17 t.

Procedures and special instructions

TKOF QFU 12 must be conducted with MAX climb gradient.

Helicopters : HEL training flights reserved to home based HEL with a MAX weight ≤ 5 t.

ACFT : SAT, SUN and HOL : traffic patterns on training reserved to home based ACFT.

From 1000 to 1200 : traffic patterns reserved to home based ACFT, single engine, equipped with a noise attenuator, and which MTOW is below 8618 kg.

Low height circuits : only for training flights with instructor and with ATC clearance.

Minimum height 500 ft AAL.

Position of the circuits:

- RWY 05/23: same as the published circuits.
- RWY 12/30: opposite to the published circuits.

Follow circuits to respect urban surroundings.

Spécial VFR

With IFR traffic in the CTR, ACFT and HEL : VIS $>$ or $= 3000$ m, ALT MAX within the CTR 1000 ft QNH.

Reporting points :

Night VFR

Night VFR routes (Magny-PON and Nanteuil-PON)

Point	Coordonnées / Coordinates	Noms / Names
NW	49 08 51 N - 001 53 57 E	Château d'eau de Bercagny Bercagny Water tower
E	49 04 42 N - 002 06 26 E	Ennery
S	49 02 05 N - 002 02 01 E	Vauréal

Ecouter l'ATIS et contacter Pontoise APP 3 min avant les points Magny ou l'Isle Adam.

Panne de communication à l'arrivée, suivre les dernières instructions reçues et/ou respecter les consignes générales de panne radio, en se présentant à la verticale de l'aérodrome à une hauteur de 1200 ft.

Monitor ATIS and contact Pontoise APP 3 min before the points Magny or l'Isle Adam.

Radio communication failure: on arrival, follow the last received instructions and/or respect the radio failure instructions by proceeding overhead AD 1200 ft height.

Transcription accident F-AZIL N3202 Pontoise du 13 mars 2006

14h58 00	FAZIL	Approche, FAZIL bonjour
	APP	FAZIL Pontoise bonjour
	FAZIL	IL, un Nord3202 en provenance de Dieppe, 2 personnes à bord, actuellement ??? pieds au Novembre Hôtel, à 5 minutes de l'entrée de CTR avec l'info Golf.
14h58 34	APP	F-IL transpondeur 4233, je vous rappelle identifié.
		4233 au transpondeur, F-IL.
14h58 56		F-TX j'arrive en entrée de TMA.
	APP	F-TX vous êtes à deux trois minutes de l'entrée de TMA, poursuivez je vous rappelle.
		TX
14h57 30	FBLHA	Pontoise de HA on désirerait quitter 2500 pieds vers 1400 pieds.
	APP	F-HA approuvé vers 1400 pieds 1026, rappelez atteignant.
	FBLHA	Oui, je vous rappelle atteignant 1400 pieds 1026 HA.
14h57 48	FGDIJ	F-IJ prêt
	APP	F-IJ prêt pour un départ rapide ?
	FGDIJ	Je suis prêt.
	APP	F-IJ alignez-vous piste 05, autorisé au décollage, le vent 090° 10 nœuds, rappelez début de vent arrière.
	FGDIJ	F-IJ je m'aligne, je décolle, et je rappelle en début de vent arrière.
14h58 00	APP	BJ numéro un, C152 au départ devant vous, rappelez courte finale.
	FGXBJ	BJ numéro un, nous rappelons en courte finale.
14h58 12	APP	F-IL identifié radar, entrez en base main gauche 05, rappelez longue base.
	FAZIL	IL, identifié radar, je rappelle longue base 05.
14h58 27	FGUXD	Pontoise Approche de F-XD bonjour.
	APP	F-XD Pontoise bonjour.
	FGUXD	FGUXD un DR400 provenance d'Abbeville à destination de Toussus le Noble, on est actuellement à 2000 pieds, on entre dans vos zones par le Nord et on a 7000 au transpondeur
	APP	F-XD transpondeur 4234
	FGUXD	4234 xd
	FGCHD	HD en finale pour un toucher.
	APP	F-HD numéro deux dernière un C150 en courte finale au toucher également, rappelez courte finale.
14h59 00	FGCHD	Rappelle courte finale HD.
	APP	F-BJ autorisé toucher piste 05, vent 090° 10 nœuds, rappelez début de vent arrière.
	FGXBJ	F-BJ nous rappelons vent arrière.
14h59 23	FGUXD	F-XD identifié radar, transit approuvé 2000 pieds QNH 1026, rappelez en sortie de TMA
	FGUXD	Rappelle en sortie XD.
14h59 50	APP	F-TX trafic 10 heures, 3 nautiques, gauche droite, 600 pieds bas en descente vers les Mureaux, un Mooney20.
	FGBTX	TX j'ai pas visuel mais je surveille.
15h00 00	FBLHA	F-BLHA stable à 1400 pieds, on arrive verticale Flins.
	APP	F-HA un trafic travers droit, 3 nautiques, droite gauche, 700 pieds haut, C172 vers Pontoise. Transpondez 7000 et contactez les Mureaux au revoir.
	FBLHA	Oui, on contacte et 7000. Merci et à bientôt, au revoir madame.
	FGBTX	TX j'ai visuel sur le Mooney 20
	APP	HD autorisé toucher 05, vent 090° 10 nœuds, rappelez début de vent arrière.
	FGCHD	Autorisé au toucher, rappellerons vent arrière HD.
	APP	F-TX exécutez approche directe piste 05, rappelez longue finale.
15h00 40	FGBTX	TX rappelle établi longue finale
15h00 59	FGFTZ	Pontoise de F-GFTZ bonjour.
	APP	F-GFTZ Pontoise bonjour
	FGFTZ	F-GFTZ, un PA28 en provenance de l'Aigle destination Persan Beaumont, à deux nautiques de vos installations, verticale 2500'
	APP	F-TZ transpondez 4235, je vous rappelle identifié.
15h01 39	FGFTZ	4235 TZ affiché.
	APP	F-XG position ?

	FBVXG	On est en tout début de vent arrière XG.
	APP	Reçu XG, vous avez 4231 au transpondeur ?
	FBVXG	Ah non non, j'ai rien du tout.
	APP	Reçu.
15h02 00	FGDIJ	F-IJ en début de vent arrière 05.
	APP	F-IJ numéro deux derrière un C150 en vent arrière travers Corneilles, et transpondeur stand by.
15h02 20	APP	F-XG information d'un Nord3202 en intégration longue base gauche 05, rappelez visuel.
	FBVXG	On rappelle visuel, euh... XG
15h02 34	APP	F-IL information d'un C150 en milieu de vent arrière travers seuil 12. Vous passez devant
	FBXNQ	Pontoise contrôle de F-BXNQ bonjour
	APP	F-NQ Pontoise bonjour.
15h02 49	FBXNQ	F-BXNQ un C150 en provenance de Rouen et à destination de vos installations, actuellement à 1800 pieds pour un complet. Reçu l'information Golf.
15h03 02	APP	F-NQ transpondeur 4236
	FBXNQ	Transpondeur 4236 F-NQ.
15h03 15	APP	F-XG correction, vous serez numéro trois derrière un C172 établi en longue finale. Prolongez la vent arrière et je vous rappelle pour virer en base.
	FBVXG	On a compris qu'on devait prolonger, là on a visuel oui sur la base et puis c'est tout XG.
15h03 36	FAZIL	F-IL en longue base 05 <i>(Très rapide)</i>
	APP	F-TX un trafic vous croise actuellement droite gauche, moins d'un nautique, cinq cents pieds bas, un VFR inconnu des Mureaux surement.
	FGBTX	TX je n'ai pas visuel.
	APP	F-TX un trafic Nord trois cent soix... Un trafic s'établit en milieu de base à vos dix heures, trois nautiques, gauche droite.
	FGBTX	TX je surveille.
15h04 04	APP	TZ identifié radar, transit approuvé 2500 pieds QNH 1026, rappelez verticale.
	F-VN	Pontoise de VN bonjour.
	APP	F-VN Pontoise bonjour
	F-VN	Bonjour, un DR400 provenance Lognes destination lognes, j'arrive par l'Est de vos installations à 1500 pieds QNH pour transiter par la verticale que j'estime à 15h13.
15h04 36	APP	F-VN transpondeur 4237, je vous rappelle identifié.
	F-VN	4237
	APP	Novembre euh... F-TZ identifié radar. Je confirme transit approuvé QNH 1026
	APP	TX numéro deux derrière un trafic à vos midi, deux nautiques en finale presque 1000 pieds bas, visuel ?
15h05 01	FGBTX	Visuel sur un trafic qui est encore en base.
	APP	F-XG transpondeur stand by
15h05 10	FBVXG	On va... fin de vent arrière et j'ai visuel sur le C172 en longue finale.
	APP	Reçu F-XG, numéro trois derrière le 172 en finale, rappelez dernier virage.
	FBVXG	On rappelle dernier virage XG, on prologe.
15h05 22		<i>Messages APP et un appareil chevauchés. APP dit "Reçu" et en appareil annonce "dernier virage 05". A l'audition, il semblerait que ce puisse être FAZIL.</i>
	APP	F-IJ suivez le C150 qui prolonge la vent arrière, numéro quatre derrière, rappelez finale.
	FGDIJ	F-IJ je suis le cessna que je n'ai pas encore visuel dessus et je rappelle.
	APP	TZ transit approuvé 2500 pieds QNH.
	APP	F-TZ un trafic... correction, F-XD trafic dix heures deux nautiques sens opposé, trois cents pieds bas, trafic VFR inconnu.
	FGXBJ	Vent arrière BJ
15h05 55	APP	F-BJ, numéro deux, rappelez fin de vent arrière. <i>(à vérifier si c'est bien N°2...)</i>
	FGXBJ	On y arrive là.
15h06 00	APP	F-IL numéro un, poursuivez pour euh...
15h06 05	???	Crash euh crash, un avion jaune vient de se crasher en finale.
15h06 09	APP	Affirm TX, j'ai visuel, poursuivez pour la piste 05 et prévoyez une remise de gaz.

FIN DE LA TRANSCRIPTION

Photo de l'épave

