

RAPPORT

Accident survenu le 23 novembre 2007 à l'avion immatriculé F-GLGR

Evénement :	collision avec le relief sans perte de contrôle, lors d'un déroutement par conditions météorologiques défavorables.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> forte volonté d'atteindre l'aérodrome de destination, <input type="checkbox"/> décision tardive d'interrompre le vol.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Reims Aviation F152.

Date et heure : vendredi 23 novembre 2007 à 9 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : Vaudreuille (31), bois de Lancastre, altitude 1 500 pieds.

Nature des vols : convoyage.

Personne à bord : pilote.

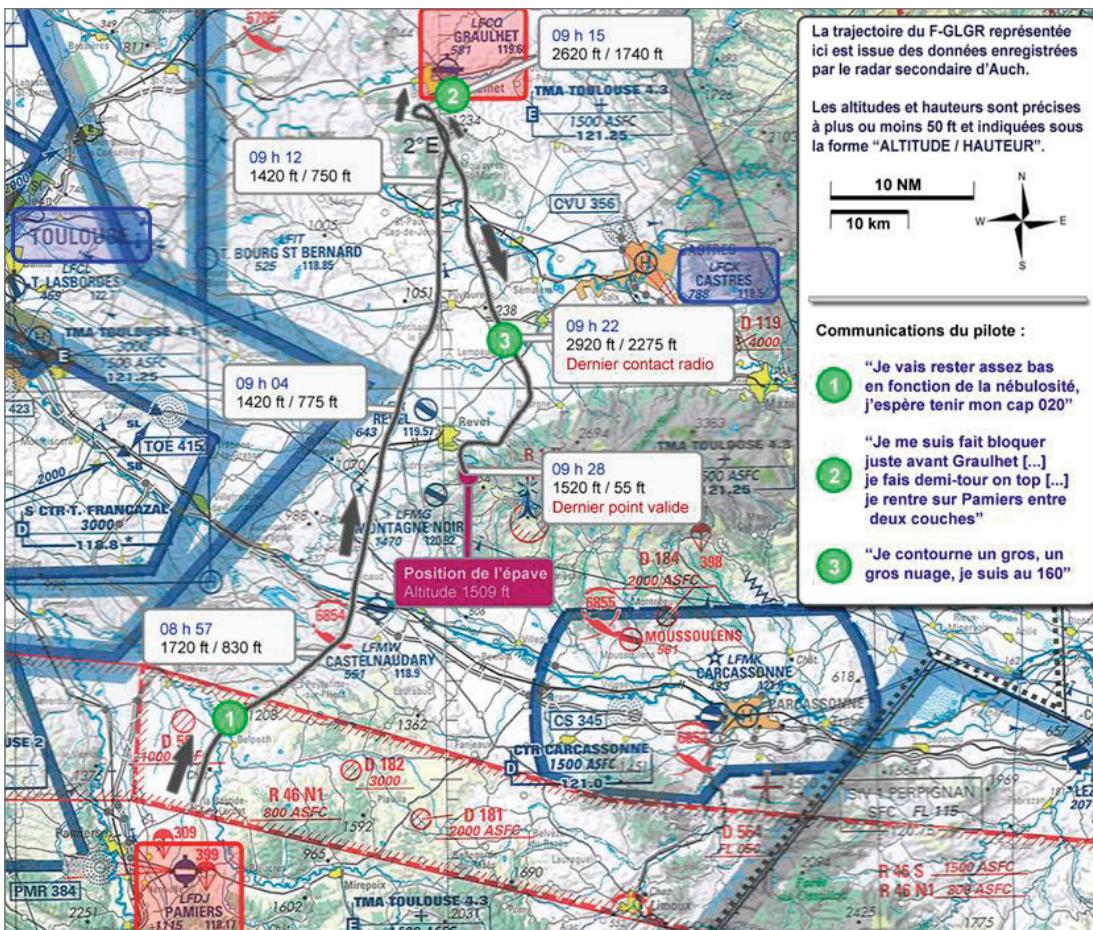
Titres et expérience : pilote, 62 ans, PPL (A) de 2002, environ 900 heures de vol dont 20 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 290° / 8 kt, visibilité 8 000 mètres, BKN St à 500 pieds, température 9 °C, température du point de rosée 7 °C QNH 1014 hPa.

Circonstances :

Le pilote décolle à 8 h 50 de l'aérodrome de Pamiers (09) afin de convoyer l'avion dans un atelier spécialisé situé sur l'aérodrome de Graulhet (81). A 9 h 15, en contact radio avec le Secteur d'Information de Vol de Toulouse, il annonce qu'il a fait demi-tour juste avant Graulhet et qu'il rentre sur Pamiers « on top » entre deux couches de nuages. Le dernier échange radio a lieu à 9 h 22 et le contact radar est perdu à 9 h 28. L'épave est retrouvée dans un bois à flanc de montagne, à une altitude d'environ 1 500 pieds.

L'examen du site et de l'épave montre que l'avion a heurté les arbres sensiblement en palier, les ailes horizontales. Il a parcouru une cinquantaine de mètres, durant lesquels des éléments de structure se sont séparés de la cellule, et a terminé sa course contre un arbre. L'épave a entièrement brûlé. Son examen n'a pas mis en évidence de défaillance technique antérieure à la collision.

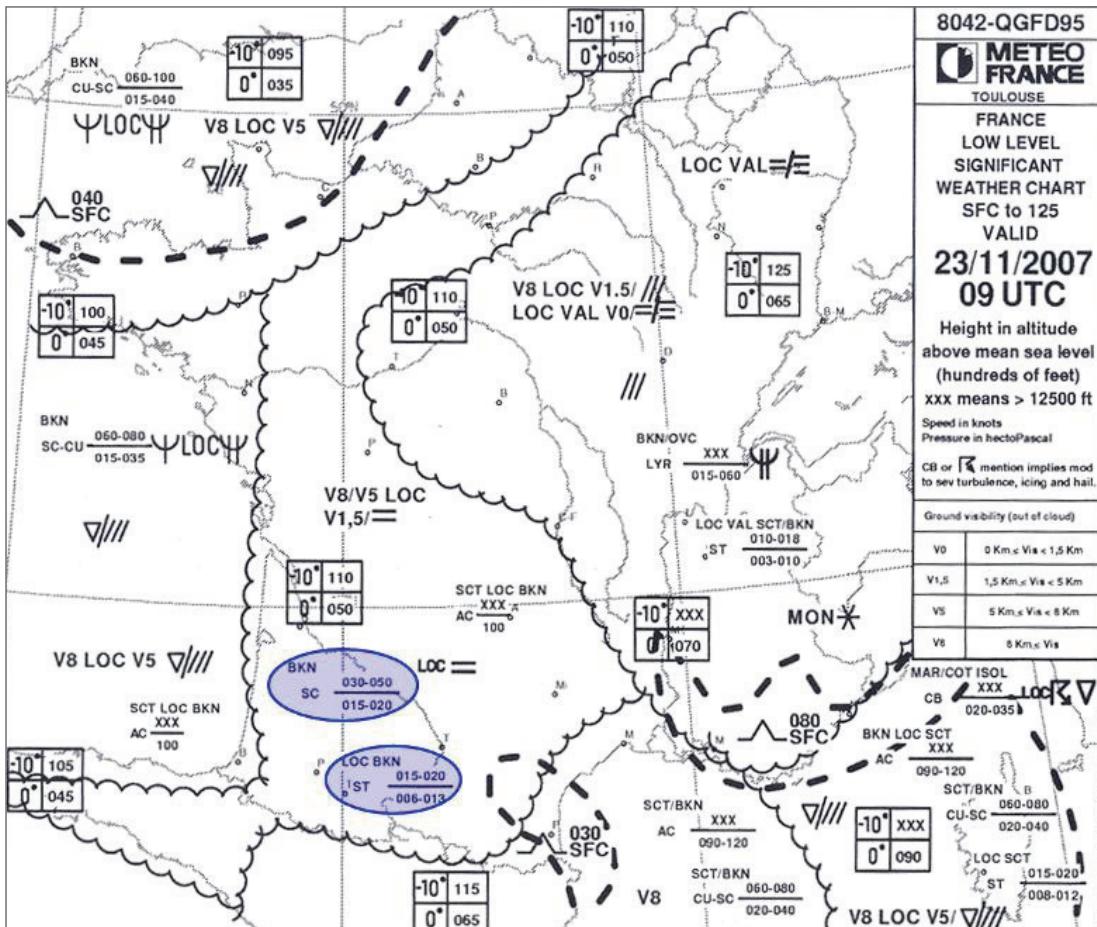


Trajectographie radar du F-GLGR

Deux témoins, situés à moins de cinq kilomètres du site de l'accident, ont vu passer l'avion à faible hauteur, du nord-ouest vers le sud-est. Ils l'ont ensuite perdu de vue lorsqu'il a été masqué par une masse nuageuse. Ils ont entendu le bruit de la collision.

L'enquête n'a pas permis de déterminer les informations météorologiques dont disposait le pilote au départ de Pamiers. Les premiers échanges radio avec le SIV montrent que le pilote était conscient qu'il devait voler à faible hauteur et adapter sa trajectoire en fonction de la nébulosité. A aucun moment le pilote ne semble stressé, il ne sollicite pas d'assistance particulière auprès du SIV.

La carte TEMSI France de 9 h 00 UTC (10 h 00 locales), disponible avant le départ du pilote, prévoyait notamment la présence de brume, de visibilité inférieure à 1,5 km et deux couches nuageuses de 5 à 7 octas à partir de 600 pieds et de 1 500 pieds.



Les informations météorologiques suivantes étaient également disponibles :

AD Toulouse Blagnac (31)

METAR :

LFBO 230630Z 29006KT 9999 SCT010 BKN026 09/07 Q1013 NOSIG=

LFBO 230700Z 28007KT 9999 FEW010 SCT030 BKN036 09/07 Q1013 NOSIG=

TAF:

LFBO 230500Z 230615 28010KT 9999 SCT015 BKN030 TEMPO 0610 SCT005
BKN012 BKN025 BECMG 1012 BKN035=

AD Castres Mazamet (81)

METAR:

LFCK 230700Z 29005KT 9999 OVC015 09/08 Q1012=

AD Pamiers les Pujols (09)

LFDJ 230730Z 27006KT 9999 FEW015 SCT060 BKN200 09 Q1014

Un premier rendez-vous pour l'entretien calendaire de l'instrumentation radioélectrique de bord avait été programmé le 30 octobre. Il avait été reporté à quatre reprises en raison de conditions météorologiques défavorables. Cet entretien devait être réalisé avant le 27 novembre.

Au-delà de cette date, le certificat de navigabilité de l'avion n'aurait plus été valide et le convoyage aurait nécessité la délivrance par l'autorité d'un « laissez-passer ».