

ACCIDENT

24 juin 2007 - avion immatriculé F-GKQQ

Evénement :	décrochage à proximité du sol lors d'un demi-tour en montagne, collision avec le relief.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> improvisation d'un vol en région montagneuse, <input type="checkbox"/> méconnaissance des particularités du pilotage de l'attitude de l'avion en montagne, <input type="checkbox"/> décision tardive d'effectuer un demi-tour.

Conséquences et dommages : pilote et un passager gravement blessés, un passager légèrement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B, moteur Lycoming O 320 D 2 A de 160 ch.

Date et heure : dimanche 24 juin 2007 à 11 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : Luzenac (09), col de la Peyre, altitude : 5 740 pieds.

Nature du vol : baptême de l'air.

Personnes à bord : pilote + 3 (deux adultes et un enfant).

Titres et expérience : pilote, 37 ans, PPL(A) de 1990, 321 heures de vol, toutes sur type et trois dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 100 à 140° / 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 13 000 pieds, température 20 °C, QNH 1012 hPa. Rabattants probables sur les versants nord du relief. A 2 500 pieds : vent du sud-ouest pour 20 à 25 kt.

CIRCONSTANCES

Le pilote explique qu'il décolle de Toulouse-Lasbordes (31) avec l'intention d'effectuer un vol local vers le sud-est. Passant la balise TOE, à environ 2 000 pieds d'altitude, il se dirige vers les Pyrénées en montant vers 3 000 pieds. Il souhaite montrer le Château de Montségur aux passagers. Après environ une demi-heure de vol, il arrive à proximité des montagnes et aperçoit le château à environ quatre milles marins. Il souhaite le contourner par l'est. Il subit une forte turbulence et reporte sa décision de virer aux abords du château⁽¹⁾. Il s'engage dans une vallée orientée sensiblement nord-sud (voir carte ci-après).

⁽¹⁾L'exploitation des informations enregistrées par le GPS montre que la trajectoire de l'avion passe à 500 mètres à l'ouest du château.

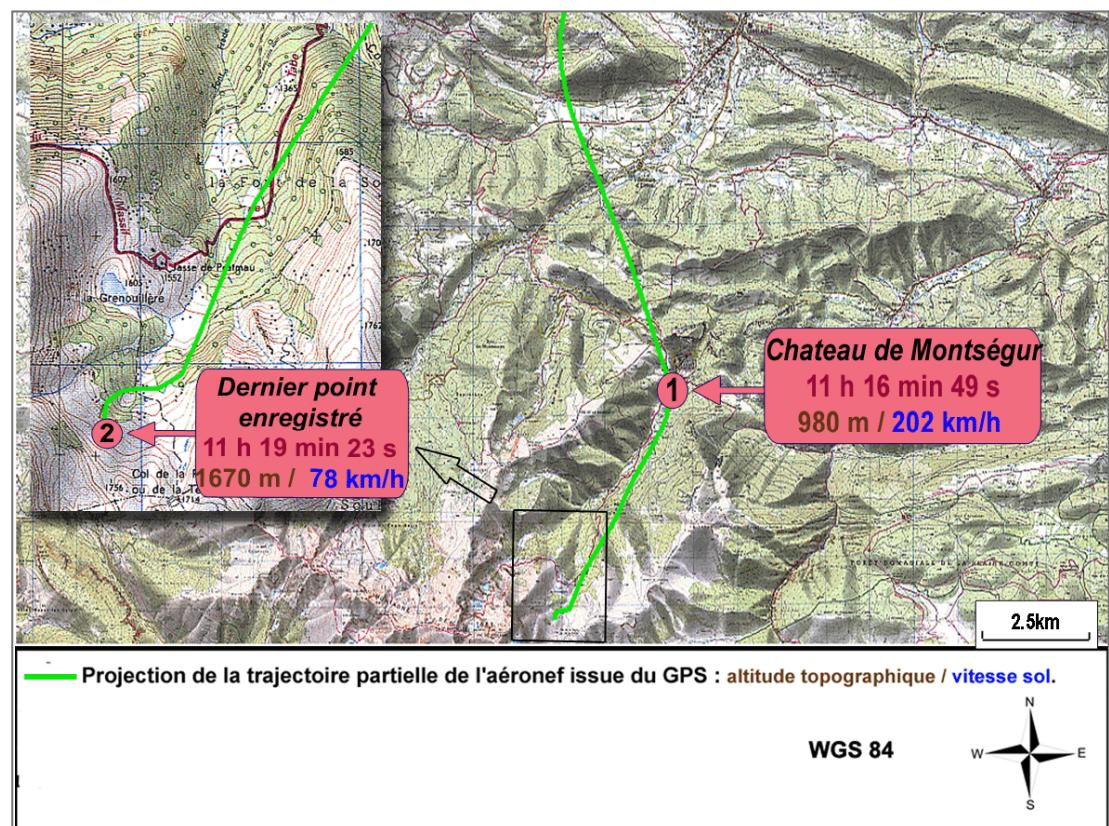
Le pilote continue son cheminement en longeant le versant du côté est de la vallée, en montée et à vitesse régulièrement décroissante. La vallée se termine par un col orienté est-ouest à proximité duquel le vent en altitude venant du sud génère de forts rabattants. Le pilote constate qu'il n'arrive plus à prendre de la hauteur, il essaie de faire demi-tour par la droite. Il prend conscience qu'il n'y parviendra pas. Il débute un virage serré à gauche. L'avion décroche dissymétriquement par la gauche, heurte le sol avec une forte inclinaison à gauche et une forte assiette à piquer. Il rebondit puis s'immobilise sur le dos. Un passager alerte les secours en utilisant le téléphone cellulaire du pilote.⁽²⁾

⁽²⁾La balise de détresse s'est déclenchée lors de l'accident.

L'examen de l'épave montre que le moteur délivrait peu de puissance. La vitesse de l'avion était faible. Les volets sont trouvés sortis à soixante degrés (position atterrissage).

L'examen du moteur n'a pas révélé d'anomalie permettant d'expliquer une perte de puissance. Les calculs réalisés à partir des enregistrements de la trajectoire de l'avion dans les dernières secondes avant l'accident montrent que l'avion était incliné à gauche d'une cinquantaine de degrés. Sa vitesse était vraisemblablement comprise entre 115 et 130 km/h.⁽³⁾

Le pilote ne se souvient pas s'il a tenté un atterrissage d'urgence. Il avait une faible expérience du vol en région montagneuse. Il précise qu'il n'avait pas prévu de s'y aventurer. Il disposait d'une carte aéronautique OACI au 1/500 000^{ème} de la région à bord de l'avion.



⁽³⁾Le manuel de vol indique une vitesse de décrochage égale à 123 km/h, lorsque l'avion est incliné de soixante degrés et les volets en position atterrissage.



représentation de la fin de la trajectoire

La diminution progressive de la vitesse observée sur les enregistrements s'explique par une variation d'assiette à cabrer au cours de la montée, due à la perte de la référence extérieure en vol de plaine que constitue l'horizon naturel. Le pilote a vraisemblablement eu tendance à aligner le nez de l'avion sur la ligne de crête.