

Rapport

Accident survenu le **17 mai 2007**
au **lieu-dit de Chatanay sur la commune de Lentilly (69)**
à l'**avion SOCATA - GARDAN GY 80**
immatriculé **F-BNQV**

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 Circonstances et déroulement du vol	4
1.2 Tués et blessés	4
1.3 Examen du site et de l'épave	5
1.4 Renseignement sur le pilote	6
1.5 Renseignement sur l'aéronef	6
1.6 Conditions météorologiques	6
1.7 Renseignements sur les aérodromes et le trajet	6
1.8 Examens médicaux et pathologiques	6
1.9 Renseignements supplémentaires	7
1.9.1 Examens techniques	7
1.9.2 Trajectographie	7
1.9.3 Témoignages	7
2 - CONCLUSION	8

Synopsis

Date de l'accident

Jeudi 17 mai 2007 à 10 h 05 ^①

Lieu de l'accident

Lieu-dit de Chatanay sur la commune de Lentilly (69), sur le flanc sud du mont Mercrui, altitude 556 mètres

Nature du vol

Voyage

Aéronef

Avion SOCATA
Gardan GY 80-180

Exploitant

Privé

Personne à bord

Pilote

^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 Circonstances et déroulement du vol

Le pilote décolle vers 9 h 15 de l'aérodrome de Lyon Brindas (69) pour rejoindre une dizaine de minutes plus tard, l'aérodrome de Villefranche Tarrare (69), distant de 23 km au nord avec un passager.

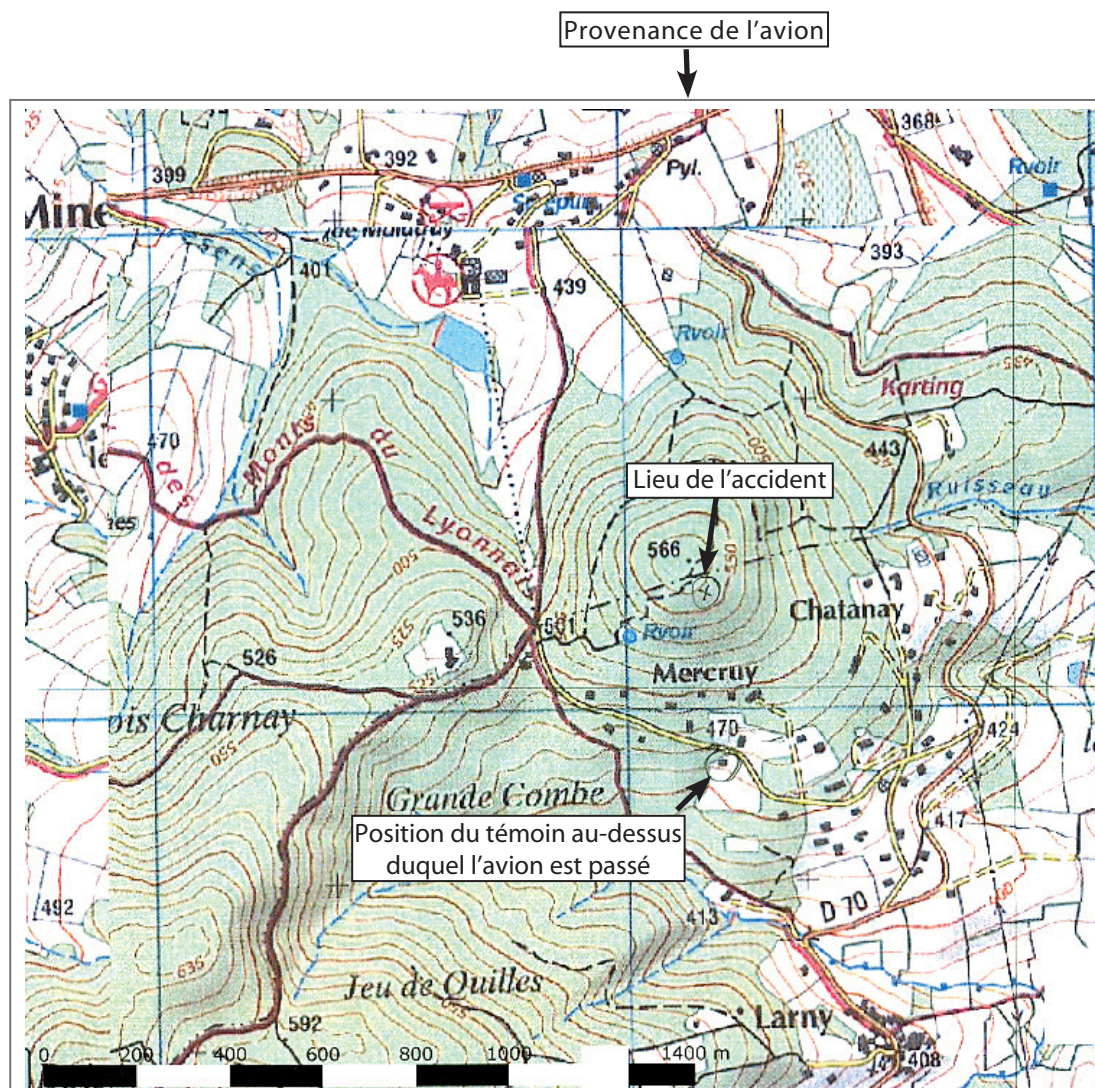
Après une escale de trente minutes environ, le pilote redécolle seul pour revenir à Lyon. L'avion est retrouvé, presque entièrement brûlé, à 14 km au sud de Villefranche sur la pente boisée du mont Mercrui à 10 m en dessous du sommet.

1.2 Tués et blessés

	Blessures		
	Mortelles	Graves	Légères/Aucune
Membres d'équipage	1	-	-
Passagers	-	-	-
Autres personnes	-	-	-

1.3 Examen du site et de l'épave

L'épave a été localisée sur le flanc sud du mont Mercrui à 10 m en dessous du sommet. Ce mont est le dernier d'une suite de reliefs constituant une ligne de crête boisée descendant vers le nord-est sur la plaine de la Saône. Il est séparé du mont immédiatement mitoyen (hauteur 536 m) à l'ouest par un col dont l'altitude est de 501 m.



Carte détaillée du lieu de l'accident

L'épave est regroupée. Les traces dans les arbres montrent que l'aile droite de l'avion a d'abord heurté leur cime avec une vitesse horizontale importante et une inclinaison estimée à soixante degrés. Puis l'avion a basculé et a heurté le sol presque verticalement avec une forte énergie. Le fuselage a entièrement brûlé jusqu'à la dérive.

L'examen de l'épave n'a mis en évidence aucun dysfonctionnement préalable à l'accident.

Un GPS Garmin 496, installé sur la commande de profondeur, a brûlé dans l'incendie.

1.4 Renseignement sur le pilote

Agé de soixante-deux ans, le pilote connaissait bien la région. Il avait obtenu son brevet de pilote à Lyon et y volait depuis l'âge de seize ans.

Il détenait une licence de pilote privé avion délivrée en 1966. Il volait habituellement sur cet avion dont il était propriétaire.

Le jour de l'accident, le pilote totalisait 1 022 heures de vol dont environ 30 dans les trois mois précédents.

1.5 Renseignement sur l'aéronef

L'avion n'était pas équipé pour le vol en régime IFR. Les témoignages d'un mécanicien et d'un pilote indiquent que le pilote du Gardan GY 80 réalisait lui-même l'entretien de son avion et qu'il était très méticuleux.

1.6 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques sur la zone à l'heure de l'accident ont été estimées par Météo France. Un front froid donne des conditions défavorables au vol à vue. Un flux humide de nord-ouest évolue assez rapidement. Sur le site : vent secteur sud / 6 à 10 kt, visibilité maximale 4 000 m, BKN St 300 ft, BKN Sc 1 500 ft, OVC Sc 6 000 ft, pluie, humidité proche de 95 %, QNH 1015 hPa.

A 400 m au sud de l'épave, à une altitude de 470 m, un témoin indique que le plafond était à environ 10 m du sol.

A Villefranche et dans ses environs, de nombreux témoins ont perçu une nette dégradation des conditions météorologiques entre 9 h 45 et 10 h 30. L'agent AFIS précise que pendant les trente minutes d'escale de l'avion, aucun mouvement d'avion n'a eu lieu à cause des conditions météorologiques défavorables au vol à vue.

1.7 Renseignements sur les aérodromes et le trajet

L'aérodrome de Villefranche Tarrare est situé en bordure ouest des monts du Lyonnais, à l'est de la vallée de la Saône. Son altitude est de 330 m. L'aérodrome n'est pas contrôlé, un agent AFIS est présent. L'aérodrome de Lyon Brindas est situé dans la vallée de la Saône à une altitude de 300 m. L'aérodrome n'est pas contrôlé et est utilisé en auto-information.

Sur le trajet direct de 23 km entre les deux aérodromes, l'espace aérien de classe G est en dessous du plancher de la TMA de Lyon (en classe C) situé à 2 500 ft. Au sol, le relief le plus élevé est le mont Mercrui culminant à 566 m d'altitude.

1.8 Examens médicaux et pathologiques

Des analyses toxicologiques ont été effectuées. Aucune substance de nature à perturber le comportement du pilote n'a été mise en évidence.

1.9 Renseignements supplémentaires

1.9.1 Examens techniques

L'examen du moteur ne montre pas d'anomalie antérieure à l'impact.

1.9.2 Trajectographie

Le centre de contrôle de Lyon Mont Verdun a enregistré les traces radar de l'avion. En raison de la faible hauteur, les données enregistrées n'auraient pas une qualité suffisante pour reconstituer avec précision l'ensemble de la trajectoire. Ces données montrent cependant que le vol aller suivait sensiblement une trajectoire directe, et que, durant les deux dernières minutes du vol retour, elle était à peu près rectiligne jusqu'à l'approche du mont Mercruy. L'altitude n'a pas été enregistrée.

1.9.3 Témoignages

A Lyon, des témoins ayant une expérience aéronautique indiquent que les conditions n'étaient pas favorables au vol à vue au moment du décollage de l'avion.

A Villefranche, un témoin indique avoir vu le pilote hésiter à déjeuner sur place.

D'autres témoins indiquent avoir vu l'avion décoller et virer à l'ouest dès la montée initiale car la visibilité dans le prolongement de l'axe de piste était dégradée.

Le passager du vol aller, lui-même pilote d'avion (trois cents heures) et d'hélicoptère (trente heures), indique qu'ils ont réalisé ce vol pour rencontrer son instructeur hélicoptère de passage à Villefranche ce jour-là. Ils ont sorti l'avion ensemble. Le pilote a ajouté 35 litres de carburant dans chaque réservoir d'aile et a fait la visite avant vol. Le vol a duré douze minutes suivant une trajectoire directe. Il s'est déroulé juste en dessous du plafond. La visibilité était de 8 km sans précipitation.

Il ajoute que l'avion était équipé d'un GPS Garmin 496 acquis en début d'année par le pilote et fixé sur le volant. Il avait une fonction d'alerte de proximité du sol dont la hauteur était réglée à 500 ft. L'alarme était lumineuse et a fonctionné au passage du col près du mont Mercruy où a eu lieu l'accident au retour.

Il précise qu'il a lui-même décollé de Villefranche juste avant 10 h 00 avec un hélicoptère R44 et qu'il n'a pas pu passer le col de l'accident mais l'a contourné par l'ouest car celui-ci était envahi par les nuages.

Il confirme qu'il n'y a eu aucun problème technique lors du vol aller.

Il termine en indiquant que sur ce trajet si court, les deux pilotes ne prennent jamais de renseignements météorologiques car l'observation des collines au loin suffit.

Sur le flanc sud du mont, un témoin indique qu'il faisait très sombre et qu'il ne voyait pas le haut du toit de sa maison. Il précise avoir entendu l'avion passer

au-dessus de sa tête sans le voir. Il a poursuivi vers le sommet du mont distant de 450 m avec des variations importantes de bruit du moteur.

L'hélicoptère de la gendarmerie se rendant sur les lieux de l'accident a fait demi-tour à cause des conditions météorologiques.

Avant de décoller, le pilote a téléphoné à Lyon. Un mécanicien a tenté de le dissuader d'entreprendre le vol retour.

2 - CONCLUSION

Le pilote connaissait la région et disposait d'un GPS dans lequel il avait toute confiance pour éviter le relief. Il a réalisé un vol aller dans des conditions marginales de vol à vue. Il a décidé d'entreprendre le vol retour dans des conditions météorologiques plus dégradées et n'a pas su identifier la limite au-delà de laquelle le demi-tour n'était plus possible.

L'accident est dû à la décision d'effectuer un vol dans des conditions météorologiques incompatibles avec le vol à vue. La volonté de revenir sur l'aérodrome de départ, l'excès de confiance lié à la connaissance de la région et à l'utilisation du GPS ont contribué à cette décision.



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

Zone Sud - Bâtiment 153
200 rue de Paris
Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex - France
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero