

**Collision avec des arbres par conditions météorologiques dégradées**

<sup>(1)</sup>Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion PA 28-181 immatriculé F-GCFX
<b>Date et heure</b>	Mardi 20 mai 2008 à 7 h 38 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Cunlhat (63)
<b>Conséquences et dommage</b>	Pilote et passager décédés, aéronef détruit

**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Romorantin (41) à 6 h 30 avec un passager à destination de Marseille Provence (13) pour un vol de convoyage. Après quarante-cinq minutes de vol, le pilote prend contact avec le contrôleur d'approche de Clermont-Ferrand (63). Environ quinze minutes plus tard, le contrôleur perd le contact radar de l'avion qui est alors à une altitude d'environ 3 400 ft. Sept minutes plus tard, il demande au pilote sa position. Le pilote répond qu'il va « rentrer dans la couche », qu'il fait demi-tour et demande s'il peut monter au FL55. Le contrôleur l'autorise à monter au FL65 et souhaite connaître ses intentions. Le pilote requiert alors un cap pour se diriger vers l'aérodrome de Romorantin. Le contrôleur lui indique qu'il doit à nouveau émettre un message afin qu'il puisse lui donner cette information. Aucune réponse n'est émise par le pilote malgré plusieurs appels du contrôleur. L'épave de l'avion est retrouvée en bordure d'une forêt à une altitude de 2 630 ft.

L'examen du site de l'accident montre que l'avion a heurté des arbres d'une forêt située au sommet d'une colline à environ 5 m de hauteur, avec une inclinaison presque nulle et une pente faible. Les examens réalisés sur l'épave n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident. Quatre GPS sont retrouvés à bord de l'avion sans qu'il soit possible de déterminer si l'un d'entre eux était en fonctionnement au moment de l'accident.

Le pilote a consulté les messages d'observations météorologiques de 4 h 30, 5 h 30 et 6 h 00 des aérodromes de Limoges (87), Clermont-Ferrand, Lyon (69), Saint-Yan (71), Châteauroux (36), Saint-Etienne (42), Istres (13) et Orange (84). Ces messages montrent que la couche nuageuse (entre 5 et 7 octas) était à une hauteur de 3 300 ft à Clermont-Ferrand et à 2 200 ft à Saint-Etienne.

Les montagnes du Massif central étaient accrochées par des stratus bas surmontés de stratocumulus jusqu'au FL110 en début de matinée de la journée du 20 mai.

A l'arrivée des secours peu de temps après l'accident, une couche de brouillard recouvrait la colline.

L'avion était mis à disposition de l'aéroclub par une unité d'entretien aéronautique agréée basée sur l'aérodrome de Marseille Provence depuis le 8 février 2008. Cette unité d'entretien a exigé que les visites des 50 et 100 heures soient réalisées dans ses locaux. La précédente visite a été effectuée en avril 2008.

Le jour de l'accident, le pilote se rendait à Marseille dans le but de faire effectuer la visite des 50 heures. Le potentiel restant de l'avion (marge réglementaire de 10 % comprise) était de 3 h 49 avant le décollage de Romorantin.

La durée du vol entre Romorantin et Marseille est estimée à environ trois heures. Le pilote a effectué une première tentative de convoyage la veille de l'accident. Il a interrompu sa navigation après seize minutes de vol en raison d'une météorologie dégradée.

Le pilote détenait une licence de pilote privé avion depuis 2001. Il totalisait 394 heures de vol dont 3 heures dans les trois mois précédents.

Le passager détenait également une licence de pilote privée avion depuis 1988 et une licence de pilote professionnel hélicoptère depuis 1990. Il totalisait 268 heures de vol sur avion et 7 034 heures sur hélicoptère.

## CONCLUSION

L'accident est dû à la décision tardive du pilote de faire demi-tour pour maintenir les conditions de vols VFR.

La pression temporelle engendrée par l'approche de la fin de potentiel de vol de l'avion a vraisemblablement contribué à l'accident.

Le BEA a effectué entre 1991 et 1996 une étude de sécurité concernant l'objectif destination disponible sur le site internet du BEA : <http://www.bea.aero/etudes/objectifdestination/objectifdestination.pdf>.