

**Perte des références visuelles extérieures,  
perte de contrôle à faible hauteur, collision avec le sol**

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

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR400-120 immatriculé F-GABG
<b>Date et heure</b>	Lundi 7 décembre 2009 à 12 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Saints (77)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote décédé, avion détruit

**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle avec le plein de carburant vers 10 h 15 pour un vol local au départ de l'aérodrome de Fontenay-Trésigny (77). Les conditions météorologiques au moment du décollage sont compatibles avec un vol à vue. La visibilité mesurée sur l'aérodrome de Melun (77), distant de 20 km, est de 8 000 m avec peu de nuages à 2 200 ft.

L'instructeur habituel du pilote avait décollé avec un élève quelques minutes avant le pilote du F-GABG. Il constate une dégradation rapide des conditions météorologiques avec l'apparition de bancs de brouillard épais ; il décide d'interrompre le vol. De retour à l'aéroclub ? il contacte le pilote du F-GABG à la radio, vers 10 h 35 min. Ce dernier lui répond : « *ça commence à devenir de plus en plus brumeux, je remonte* ». Par la suite le pilote ne répond plus aux communications radio provenant de son aéroclub.

Un autre instructeur arrive à l'aéroclub vers 10 h 45 min. Il avait consulté les informations météorologiques avant de quitter son domicile. Il est surpris par la présence de brouillard auquel il ne s'attendait pas.

Les deux instructeurs appellent alors le contrôleur du SIV Seine Info afin de savoir si le pilote du F-GABG est en contact avec lui : la réponse est négative.

Seine Info établit le contact radio avec le pilote à 12 h 11 min. Ce dernier annonce qu'il vole à faible hauteur, dans la couche et qu'il est perdu. Après visualisation radar, Seine Info lui propose de le guider vers un aérodrome praticable. A 12 h 20, l'écho radar de l'avion est identifié par Seine Info. Dans la minute suivante l'écho disparaît et le contact radio est interrompu.

L'épave est retrouvée dans un champ. L'examen du site et de l'épave montre que l'avion est entré en collision avec le sol selon une trajectoire quasi-verticale indiquant une perte de contrôle. Les examens pratiqués sur le moteur ont montré qu'il délivrait de la puissance au moment de l'accident.

La carte TEMSI France, valide à 10 h 00, indique la possibilité de brouillards locaux dans la zone. Les METAR de Melun de 9 h 30 et TAF de 9 h 00 n'indiquent pas de brouillard.

La visibilité estimée sur le site au moment de l'accident était comprise entre 300 et 400 m.

Il n'a pas été possible de déterminer quelles informations météorologiques ont été consultées par le pilote.

L'étude des enregistrements radio et radar montre que pendant les dernières 100 minutes du vol le pilote a effectué de nombreuses évolutions dans une zone de moins de 25 kilomètres située à l'est de son aérodrome de départ qui était déjà impraticable en raison du brouillard.

Le pilote, âgé de 55 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion de 1996. Il totalisait 367 heures de vol dont 231 heures en tant que commandant de bord. Dans les deux années précédant l'accident, la totalité des vols réalisés par le pilote étaient des vols locaux, généralement inférieurs à une heure.

### CONCLUSIONS

L'accident est dû à une perte de contrôle alors que le pilote évoluait à faible hauteur dans le brouillard, sans références visuelles extérieures.

Le pilote s'est fait surprendre par une évolution météorologique rapide qui s'est traduite par l'apparition de bancs de brouillard épais.

L'étude de la trajectoire de l'avion montre que le pilote n'a pas envisagé une montée au dessus de la couche et/ou un déroutement avant que le contrôleur de Seine Info ne le lui propose.