

RAPPORT

Accident survenu le 18 juillet 2009 à l'avion immatriculé N752CD

Evénement :	vol en conditions givrantes, perte de contrôle, collision avec le sol.
Causes probables :	<input type="checkbox"/> obstination à poursuivre le vol par conditions givrantes, <input type="checkbox"/> perte de références visuelles extérieures.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Cirrus Design SR 22 équipé d'un parachute.

Date et heure : samedi 18 juillet 2009 à 10 h 42.

Exploitant : privé.

Lieu : Perrigny (39).

Nature des vols : voyage.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 47 ans, PPL (A) délivré par Malte en 2006, 58 heures de vol lors de l'obtention du PPL (A). Il n'a pas été possible de déterminer l'expérience du pilote au jour de l'accident.

Conditions météorologiques : voir en annexe.

Circonstances :

L'exploitation des radiocommunications et de la trajectographie radar ont permis de reconstituer le vol.

Le pilote décolle de l'aérodrome de Luxembourg à 9 h 25 à destination de l'aérodrome du Castelet (83), puis suit une route à l'est de celle qu'il a prévue sur le plan de vol VFR (voir carte TEMSI France de 9 h 00 avec itinéraires reportés). Il contacte successivement le Centre d'Information en Vol de Reims puis de Genève (Suisse). Il indique à ce dernier qu'il est au niveau de vol 105 en conditions de vol à vue avec une route au sud à destination de l'aérodrome du Castellet (83). A cet instant, la trajectographie radar montre que le pilote suit une route rectiligne vers le sud, à une vitesse et à une altitude constantes.

A 10 h 40, le contrôleur observe l'avion en descente. Il demande au pilote de confirmer le changement d'altitude. Ce dernier, en virage vers l'ouest répond « je suis obligé de descendre rapidement, je gèle ». Une vingtaine de secondes plus tard le pilote annonce quatre fois « MAYDAY ». A partir de cet instant le taux de virage augmente fortement. Le dernier point radar enregistré est à 10 h 41 min 48 (voir trajectographie de la fin du vol en annexe).

L'examen du site de l'accident montre que l'avion est entré en collision avec le sol à une vitesse très importante et en fort piqué. Il n'a pas été possible de déterminer si le pilote a tenté d'utiliser le parachute de secours.

Aucun élément ne permet d'affirmer que le pilote avait pris des renseignements météorologiques avant le décollage de Luxembourg.

Il n'a pas été possible de déterminer si la perte de contrôle de l'avion est due aux conditions givrantes et ou à une perte des références visuelles.

Le pilote était attendu au Castelet. Il devait le jour même convoyer son avion afin de conclure la vente de ce dernier.

Annexe

TAF

LSGG Genève 180525Z 1806/1912 19006KT 9999 FEW003 SCT020 BKN040 TX18/1815Z TN11/1805Z TN12/1905Z TEMPO 1806/1810 SHRA BECMG 1812/1814 FEW020 SCT060 TEMPO 1901/1906 7000 SHRA FEW015 BKN050=

LSGG 180825Z 1809/1915 22006KT 9999 FEW010 BKN040 TX18/1815Z TN13/1905Z TX23/1915Z TEMPO 1809/1811 SHRA BECMG 1812/1814 FEW020 SCT060 TEMPO 1901/1906 8000 SHRA FEW015 BKN050=

METAR

LFSX Luxeuil 180600Z AUTO 25010KT 8000NDV // BKN011 OVC018 13/12 Q1015=

LFSD Dijon 180600Z AUTO 28008KT 250V320 9999NDV OVC020 14/11 Q1017

LSGG 180620Z 23005KT 190V280 9999 VCSH FEW008 SCT025 BKN035 13/10 Q1018 NOSIG=

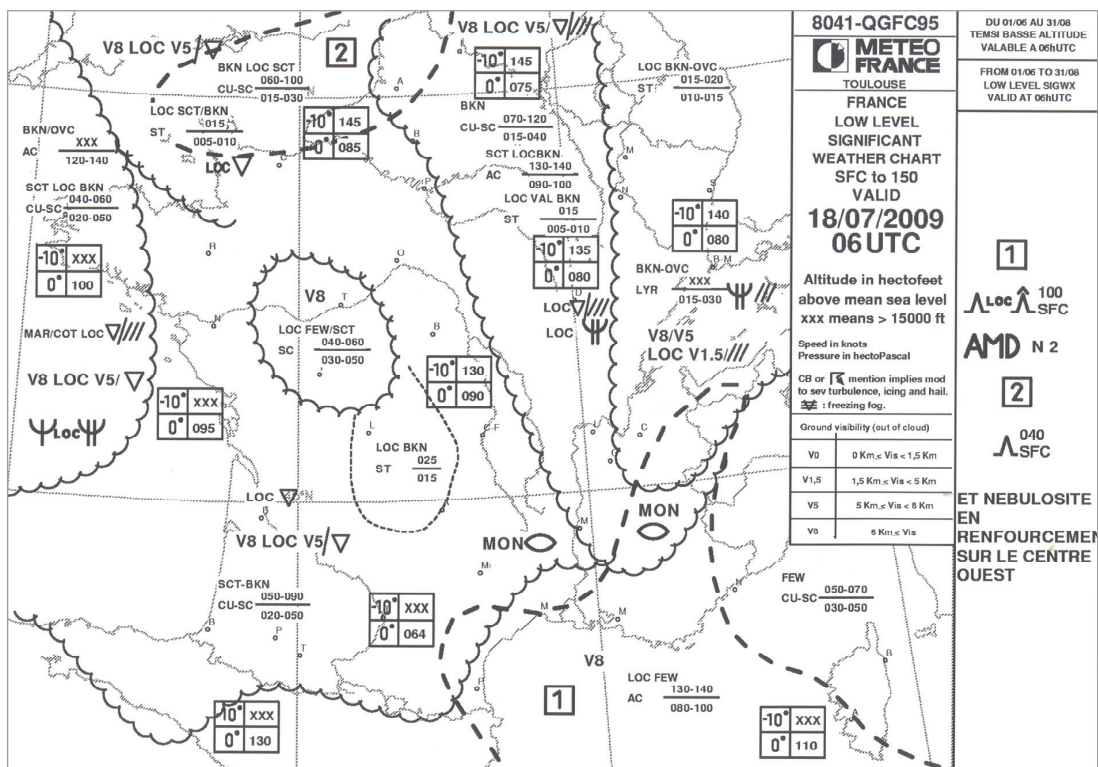
LFSX 180630Z AUTO 26010KT 9999NDV // BKN013 OVC019 13/12 Q1015=

LFSD 180630Z AUTO 28011KT 9999NDV BKN021 OVC026 14/12 Q1017

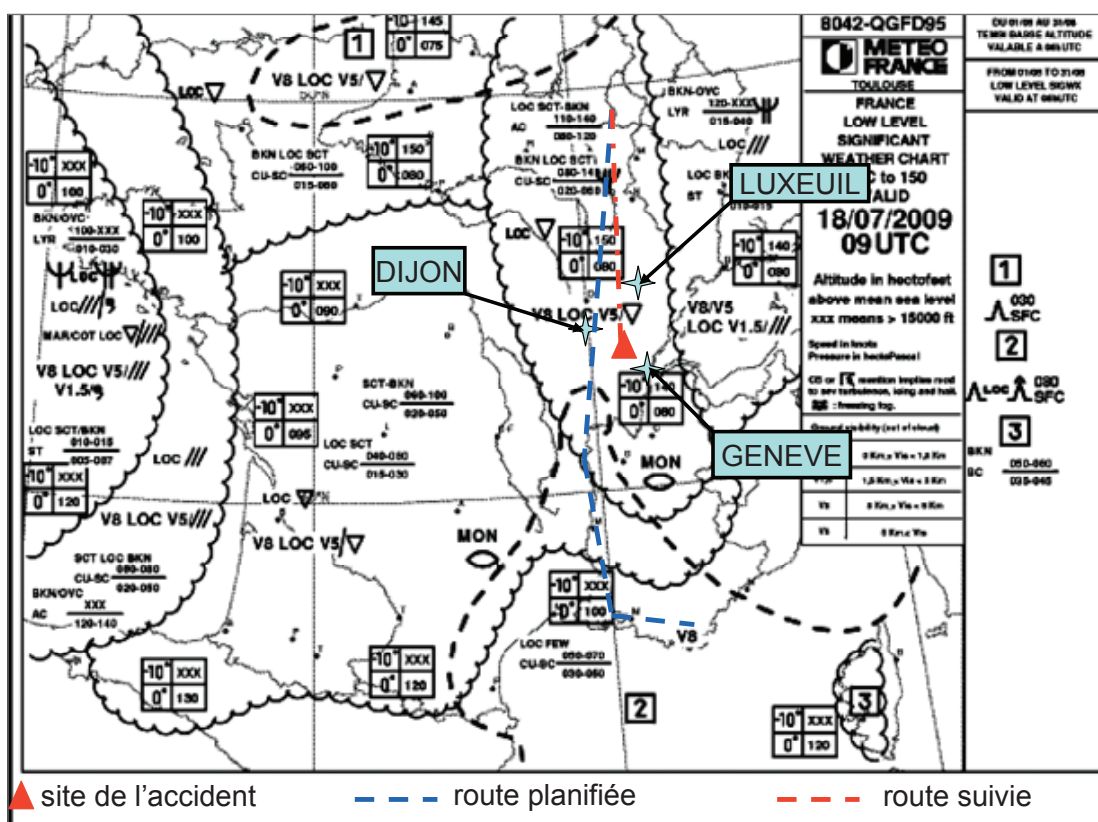
LSGG 180650Z 18008KT 140V230 9999 VCSH FEW008 SCT025 BKN035 13/10 Q1018 NOSIG=

LFSX 180700Z AUTO 27010KT 9999NDV // BKN008 OVC012 13/12 Q1015=

LFSD 180700Z AUTO 27010KT 9999NDV BKN019 OVC025 14/11 Q1018



Carte TEMSI France de 06 h 00 UTC



Routes reportées sur la carte TEMSI France de 09 h 00 UTC

