

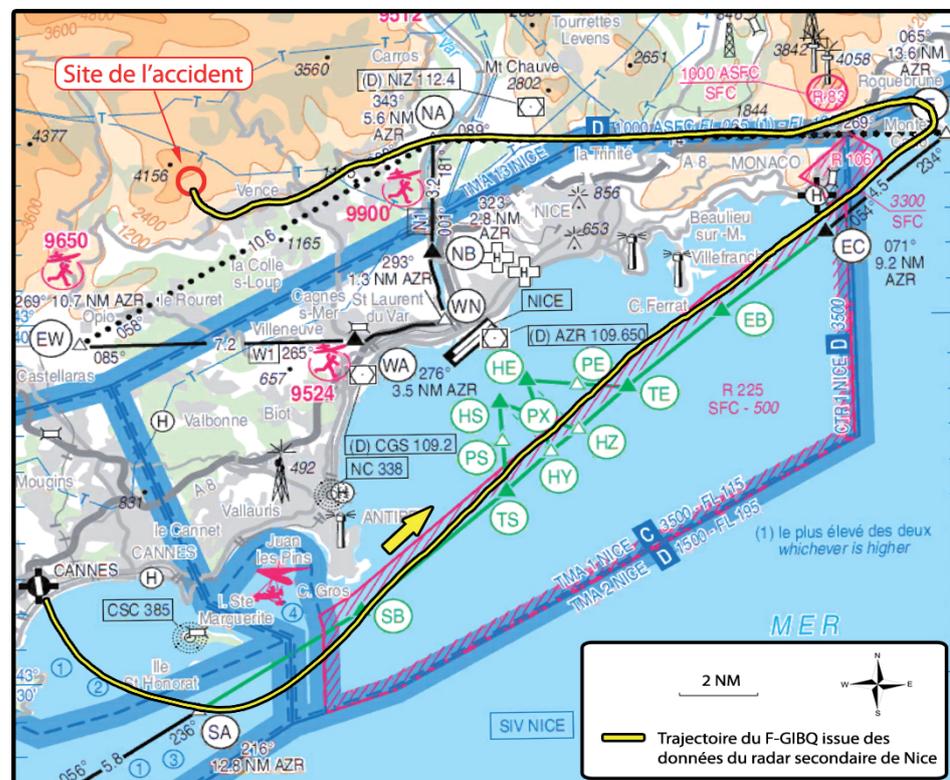
Collision avec le relief en zone montagneuse, incendie

Aéronef	Avion Piper PA 28-161 « Cadet » immatriculé F-GIBQ
Date et heure	11 novembre 2010 à 12 h 05 environ ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Tourrettes-sur-Loup (06), secteur du Caire
Conséquences et dommages	Occupants décédés, avion détruit

⁽¹⁾Toutes les heures
sont indiquées en
heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle avec deux passagers vers 11 h 30 de l'aérodrome de Cannes Mandelieu (06). Il prévoit de suivre le transit côtier au sud de Nice, puis de revenir par le nord de Nice via le point NA. Vers 12 h 00, il passe le point NA à l'altitude de 1 800 ft et informe le contrôleur de Nice information qu'il souhaite poursuivre en direction des communes de Saint-Jeannet (06), Vence (06) et Tourrettes-sur-Loup. Trois minutes plus tard environ, il informe le contrôleur qu'il souhaite bifurquer vers le nord de Tourrettes-sur-Loup, « sur le Caire » avant de revenir sur sa route. Deux minutes plus tard, l'avion heurte le relief à l'altitude de 2 670 ft dans un vallon au nord du village de Tourrettes-sur-Loup et prend feu.



Le vallon dans lequel a eu lieu l'accident est ascendant, du sud-est vers le nord-ouest. L'accident a eu lieu quasiment au fond du vallon. L'observation de l'épave n'a pas mis en évidence de défaillance susceptible d'expliquer l'accident. L'observation de l'hélice montre que, lors de l'impact, le moteur délivrait de la puissance.

Plusieurs témoins, amis du pilote et de ses passagers, se trouvaient dans le vallon, à proximité de la route du Caire. Ils ont vu l'avion s'engager dans le vallon dans leur direction, en montée, puis heurter les arbres à quelques dizaines de mètres de leur position et prendre feu. D'autres témoins dans le village de Tournettes-sur-Loup ont vu l'avion passer au-dessus d'eux, en direction du vallon, à une hauteur qu'ils estimaient faible.

Au moment de l'accident, les conditions météorologiques estimées sur la zone de l'accident étaient les suivantes : température 15 °C, vent calme, QNH 1011 hPa.

Le devis de masse et de centrage a été établi après l'accident sur la base d'une estimation des masses des occupants, et en tenant compte d'un avitaillement réalisé avant le départ. Sans prendre en compte la présence d'éventuels bagages, la masse de l'avion au départ était supérieure de 5 kg à la masse maximale au décollage. Compte tenu de la consommation de carburant indiquée dans le manuel de vol, la masse de l'avion lors de l'accident était légèrement inférieure à la masse maximale au décollage.

Les données radar montrent qu'au moment de s'engager dans le vallon, l'avion était à une altitude de 1 944 ft⁽²⁾. Au dernier point enregistré (67 secondes après l'entrée dans le vallon), proche du lieu de l'accident, l'altitude de l'avion était de 2 644 ft. La vitesse sol moyenne calculée sur cette portion de trajectoire était de 78 kt. La vitesse verticale moyenne calculée sur cette même portion est supérieure à celle donnée par les abaques de performance du manuel de vol de l'avion, à la masse maximale et dans les mêmes conditions d'altitude, de température, de pression, de vitesse et de configuration. Les performances de l'avion, une fois engagé dans le vallon, ne permettaient donc pas d'en sortir.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à l'improvisation d'une partie du vol que les performances de l'avion ne permettaient pas. Le pilote a vraisemblablement voulu saluer un groupe d'amis dont il savait qu'ils seraient réunis dans le vallon. Il a décidé de s'engager dans le vallon à une altitude qui ne permettait pas d'en sortir.

Sur les cartes de navigation au 1/500 000e sont portées les altitudes des sommets et de certains reliefs. La consultation de ces informations en vol comme lors de la préparation du vol permet de mieux appréhender les possibilités d'évolution au cours du vol.

⁽²⁾Données fournies
par l'alticodeur
du F-GIBQ.