

## Collision avec un hauban d'antenne, en croisière par conditions météorologiques défavorables au vol à vue

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

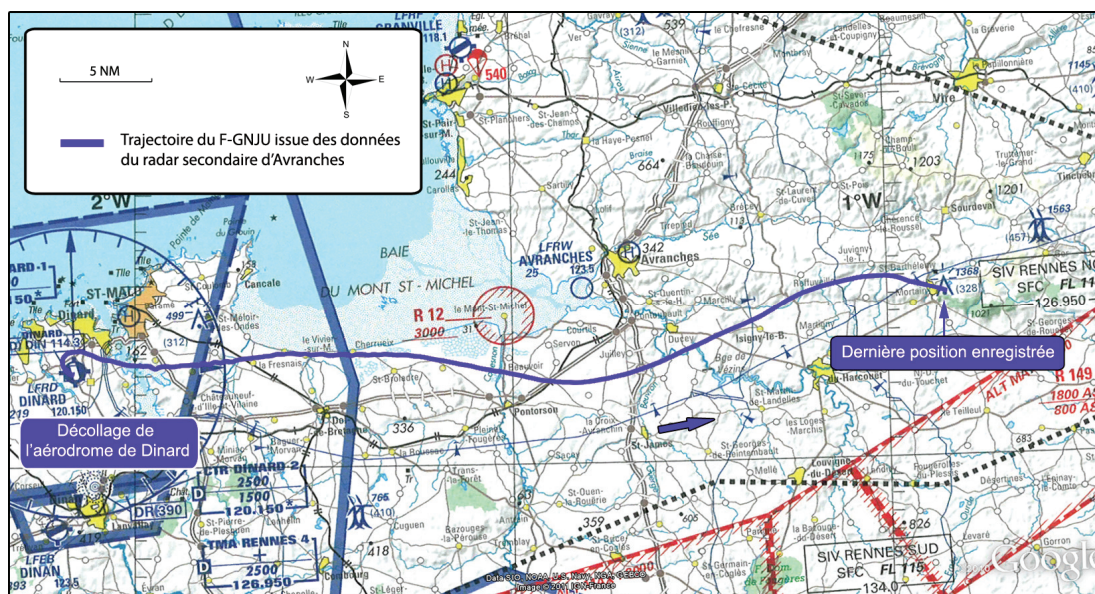
<b>Aéronef</b>	Avion Diamond DA 40 immatriculé F-GNJU
<b>Date et heure</b>	Dimanche 17 juillet 2011 à 13 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Mortain (50)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager décédés, aéronef détruit

<sup>(2)</sup>25.01.2012

Une modification a été apportée au texte. Cette version en ligne en tient compte, prière de s'y référer.

### CIRCONSTANCES<sup>(2)</sup>

Le pilote décolle à 12 h 35 de l'aérodrome de Dinard (35), avec un passager à bord pour un vol à destination de l'aérodrome de Pontoise (95). A 12 h 40, le pilote contacte le service d'information de vol de Rennes. Le contrôleur identifie l'avion sur son radar et demande son altitude. Le pilote répond qu'il va rester à faible hauteur. Le contact radar est perdu à 12 h 58. L'épave est retrouvée à environ 300 m d'une antenne de télévision répertoriée sur les cartes aéronautiques. Son sommet se situe à une altitude de 1 368 ft, soit à une hauteur de 328 ft.



La trajectoire issue des données radar montre que le pilote a évolué entre 1 000 et 1 500 ft d'altitude la majeure partie du vol. Lors des 30 dernières secondes du vol, le pilote s'est mis en descente à l'approche du relief à proximité de la commune de Mortain. La toute dernière détection radar indique que l'avion était à une hauteur d'environ 300 ft.

L'examen de l'épave montre que tous les endommagements sont consécutifs à la collision avec le sol. Un câble électrique appartenant à la demi-voilure droite de l'avion est retrouvé suspendu à mi-hauteur sur un hauban de l'antenne. Plusieurs éléments de l'avion, dont la majeure partie de la demi-voilure droite, sont dispersés entre l'antenne et l'épave. L'examen du FADEC n'a révélé aucun dysfonctionnement du moteur antérieur à l'impact avec le hauban de l'antenne.

Le site aeroweb de Météo France montre que le pilote a consulté le site les 15,16 et 17 juillet. Avant le vol, entre 9 h 30 et 10 h 55, il a consulté les cartes TEMSI, les METARs et les TAFs de plusieurs aérodromes dont Dinard, Alençon et Caen-Carpiquet. Les messages de prévision (TAF) de ces derniers valides au moment de l'accident mentionnent des risques orageux associés à des cumulonimbus entre 10 h 00 et 18 h 00 et une visibilité réduite entre 3 000 et 4 000 m.

L'analyse de Météo France montre la présence dans le secteur de Mortain de stratocumulus, dont la base pouvait être inférieure à 1 300 ft au-dessus du sol.

Le pilote avait indiqué à plusieurs personnes qu'il espérait ne pas être obligé de faire demi-tour en raison de la météorologie.

L'objectif d'atteindre sa destination a vraisemblablement incité le pilote à entreprendre le vol.

## CONCLUSION

L'accident résulte de la décision d'entreprendre un vol VFR à faible hauteur dans des conditions météorologiques défavorables au vol à vue.

Une étude du BEA sur les accidents liés à l'objectif du pilote d'atteindre la destination qu'il s'était fixée est disponible sur le site du BEA à l'adresse :

<http://www.bea.aero/etudes/objectifdestination/objectifdestination.pdf>.