

Collision en vol contrôlé avec le sol

Aéronef	Robin DR 400-140B immatriculé F-GIKC
Date et heure	Mercredi 23 février 2011 à 17 h 05 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Javerdat (87)
Conséquences et dommages	Pilote décédé, aéronef détruit

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

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Limoges Bellegarde (87) à 15 h 10 pour un vol local. En contact avec la tour, il évolue successivement au sud de Limoges puis à proximité d'Oradour-sur-Glane (87), au nord-ouest de l'aérodrome. Alors que les conditions météorologiques se dégradent temporairement dans le nord de l'aérodrome, il quitte la fréquence pour effectuer des circuits d'aérodrome à Saint-Junien (87), plus à l'ouest. A 16 h 33, il reprend contact avec la tour de Limoges et poursuit son vol local entre Oradour-sur-Glane et Saint-Junien. A 17 h 00, le contrôleur contacte le pilote à la demande du président de son club, pour connaître ses conditions de vol et ses intentions. Le pilote répond qu'il continue son vol « tant que la visibilité ne se dégrade pas trop ». Le contact radar est perdu à 17 h 02, à l'altitude de 1 475 pieds, moins d'une minute après son dernier message radio. Un témoin, conduisant son tracteur, voit l'avion face à lui à faible hauteur descendre vers le sol avec une assiette à piquer. Il le perd de vue juste avant que l'avion heurte le sol dans un champ de grandes dimensions, en légère montée, à une altitude d'environ 840 pieds. Il prévient les secours.

L'examen du site et de l'épave montre que l'avion a heurté le sol avec une assiette à piquer de l'ordre de 30°, les ailes proches de l'horizontale et avec une forte énergie. L'hélice était en rotation au moment de l'impact. Aucune anomalie antérieure à l'impact n'a été mise en évidence. La trajectoire radar indique que le vol était contrôlé. La dernière partie du vol est une ligne droite en légère descente suivie d'un demi-tour, dont la première partie est en palier jusqu'à la perte de détection, et dans le prolongement duquel se trouve l'axe de dispersion des débris. La tenue du palier sans perte de vitesse notable indique que le moteur délivrait la puissance nécessaire au vol. Deux plaquettes de comprimés anxiolytiques (oxazépan) sont retrouvées vides dans l'épave. Au moment de l'accident, les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du sud-ouest de 5 à 10 kt, plafond de sept huitièmes à une hauteur de 2 300 ft, une visibilité supérieure à 10 km et pas de pluie.

Le président du club explique que le pilote avait réservé l'avion de 15 h 00 à 16 h 30. Peu avant 17 h 00 il a été contacté par la famille du pilote qui s'inquiétait de savoir s'il était en vol. Il a alors contacté la tour de contrôle pour savoir si le vol se passait bien.

Le pilote, âgé de 22 ans, étudiant en médecine, avait obtenu son aptitude médicale en avril 2009 au début de sa formation, valide pour 5 ans. Les examens toxicologiques indiquent que le pilote avait absorbé de la risperidone, de la venlafaxine et une quantité importante d'oxazepam. Ces produits ont été prescrits postérieurement à l'examen médical d'aptitude. Ils possèdent des propriétés psychoactives susceptibles d'altérer le comportement et les décisions du pilote.

CONCLUSION

L'accident résulte de la décision d'entreprendre le vol dans un état médical incompatible avec le pilotage d'un aéronef. Il n'existe pas de dispositions réglementaires obligeant un pilote privé à requérir l'avis d'un spécialiste en médecine aéronautique lorsqu'il doit suivre un traitement médical prescrit par un autre médecin ni d'informer son club ou l'administration de aviation civile. La décision de renoncer à l'activité aéronautique résulte alors du jugement individuel du pilote, qui peut-être défaillant du fait même de la pathologie ou du traitement.