

Vol local, perte de contrôle, décrochage

Aéronef	Avion Robin DR400-140B immatriculé F-GJQV
Date et heure	Dimanche 22 janvier 2012 à 10 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Sainte-Eulalie-de-Cernon (12), altitude 2 570 ft
Conséquences	Un passager blessé, avion détruit

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

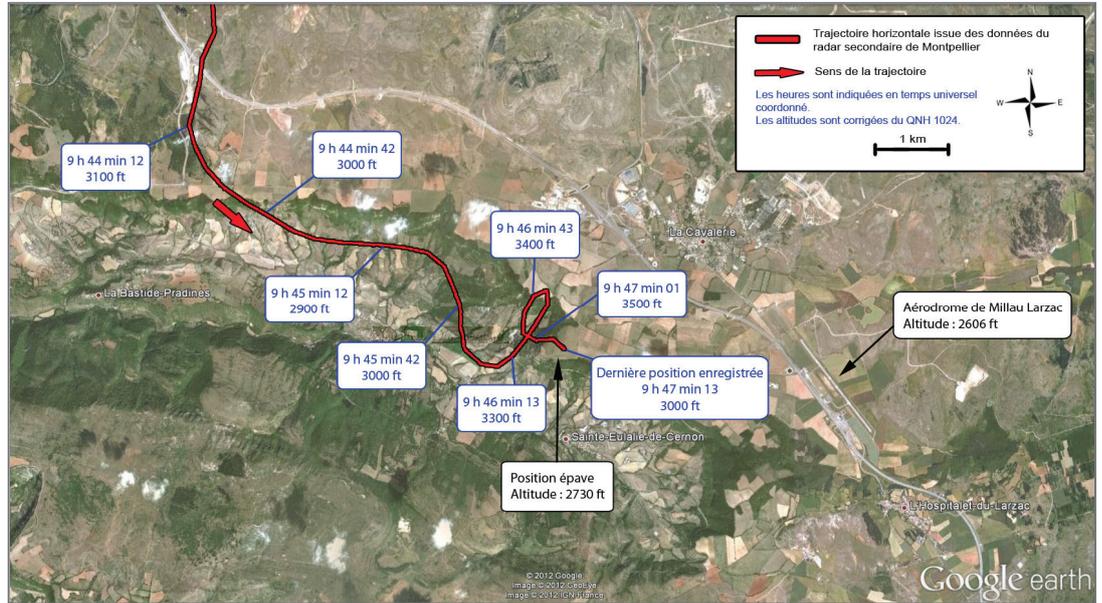
CIRCONSTANCES

Le pilote propose à trois amis d'effectuer un vol local au départ de l'aérodrome de Millau (12) passant à proximité du Viaduc de Millau. Vers 8 h 00, il consulte le serveur OLIVIA et prend connaissance des cartes TEMSI et WITEM disponibles. Il se rend ensuite au club accompagné de ses trois passagers. Lors de la préparation du vol, le pilote consulte les documents de bord de l'avion, fait un bilan carburant puis explique aux passagers les règles de sécurité. Il précise qu'aucun membre du club n'était présent pendant qu'il préparait son vol.

Le pilote décolle de la piste 32 vers 10 h 30 en direction du Viaduc de Millau qu'il atteint dix minutes plus tard. Il indique qu'il réalise son vol à une altitude comprise entre 3 500 ft et 4 000⁽²⁾ ft. Lors du retour vers l'aérodrome, il précise qu'il se dirige vers la branche vent arrière main gauche à 3 600 ft, dans le sud de l'aérodrome, et qu'il perd les références visuelles. Il pense effectuer un demi-tour par la gauche à altitude constante mais ne retrouve pas la vue du sol. Il décide ensuite de monter vers 4 000 ft. Pendant cette manœuvre, il entend l'avertisseur de décrochage et prend conscience de la forte assiette à cabrer qu'il a commandée inconsciemment. Il constate également que l'avion est incliné à gauche au moment où il perd le contrôle, en décrochage. Il indique qu'il réduit la puissance, agit sur le palonnier droit et sort de la couche à une hauteur qu'il estime à environ 300 ft. Il précise que sa vitesse est alors d'environ 80 kt. Il percute le sol avec une forte vitesse verticale, une inclinaison nulle et une assiette longitudinale à cabrer. L'avion s'arrête en une trentaine de mètres. Le pilote sélectionne la batterie sur « off », coupe les magnétos et positionne le sélecteur de la balise de détresse sur « manuel », aide les passagers à évacuer et alerte les secours. Le passager avant, gravement blessé, est évacué par les secours.

Après quinze minutes de vol, le pilote a pu penser qu'il pourrait revenir atterrir sur l'aérodrome de départ avec des conditions météorologiques comparables à celles du décollage. Il ne disposait pas d'une stratégie alternative comme celle de rejoindre un autre aérodrome ou d'emprunter une trajectoire plus au nord. L'examen de la trajectographie issue des données radar montre que lors du retour vers la branche vent arrière, l'avion est progressivement descendu avant de pénétrer dans les nuages. Le pilote a alors tenté de faire demi-tour. En réalité, il a réalisé un 270° par la gauche. Voyant qu'il ne sortait pas de la couche nuageuse, il a décidé de monter. Au cours de cette manœuvre, il a probablement subi une illusion perceptive qui l'a amené à perdre le contrôle de l'avion.

⁽²⁾Les altitudes mentionnées proviennent du témoignage du pilote et sont différentes des altitudes radar enregistrées.



Les conditions météorologiques présumées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 290° pour 10 kt, rafales à 22, visibilité supérieure à 10 km hors bruine et 1 000 m à 3 000 m sous bruine, OVC St dont la base se situe à 500 ft et le sommet à 4 000 ft, température 7 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1023.



Conditions sur le site environ une heure après l'accident

La carte TEMSI France valide à 10 h 00 prévoyait localement une couche de stratus entre 500 ft et 2 000 ft, localement des averses de pluie ou de la bruine réduisant la visibilité à 1 500 m. Les prévisions étaient cohérentes avec la situation météorologique observée au moment de l'accident.

Lorsque le pilote s'était connecté au site Olivia avant le vol, il avait estimé que les conditions météorologiques étaient compatibles avec le vol programmé. Il n'avait pas consulté les METAR et TAF de Rodez (12) distant de 40 milles marins dans le nord-ouest qui précisaient :

- ❑ METAR LFCR 220800Z AUTO 29016KT 9999 OVC005 07/07 Q1023=
- ❑ METAR LFCR 220900Z AUTO 28013KT 9999 OVC006 08/07 Q1023=
- ❑ TAF LFCR 220500Z 2206/2306 29010KT 6000 OVC004 TEMPO 2206/2224 1500 – DZRA OVC002 BECMG 2300/2302 9999 BKN010=

Un instructeur qui connaît particulièrement bien la région, nous rappelle que lorsqu'un flux d'ouest humide y est installé, le soulèvement de la masse d'air occasionné par le relief, génère la création de nuages sur la bordure du plateau du Larzac, dans la zone où le pilote les a rencontrés. Ces conditions étaient vraisemblablement présentes au moment du décollage. En revanche, elles ne prévalaient pas dans le secteur situé au nord de l'aérodrome.

Le pilote totalisait 79 heures de vol depuis 2011 dont 64 en double commande, toutes sur le type. Il a obtenu sa licence PPL en septembre 2011 et a volé environ 3 heures en tant que commandant de bord depuis cette date.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote d'entreprendre le vol compte tenu de conditions météorologiques prévues, incompatibles avec le vol VFR. La faible durée prévue du vol ainsi que les conditions de visibilité et de plafond perçues au moment du décollage l'ont conduit à ne pas apprécier le risque représenté par les stratus situés à l'ouest de l'aérodrome et donc à ne pas prévoir de stratégie alternative concernant la modification de sa trajectoire. La détection tardive des nuages ne lui a pas permis de les éviter. Le décrochage subi est consécutif à la perte de références visuelles pendant un temps d'exposition excédant les capacités d'un pilote VFR peu expérimenté.

L'absence de supervision des pilotes récemment brevetés par un membre de l'encadrement du club est un facteur contributif.

L'application rigoureuse de la méthode de récupération du décrochage a permis au pilote de limiter les conséquences de cet accident.