

Vol à faible hauteur, atterrissage forcé dans un bois, en instruction

⁽¹⁾Heure locale.

Aéronef	Avion Diamond DA40D immatriculé F-GUVI
Date et heure	Samedi 22 septembre 2012 vers 11 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Ecole
Lieu	La Crouzette (81)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

CIRCONSTANCES

L'élève pilote, accompagné d'un instructeur et d'un autre élève assis en place arrière, décolle de l'aérodrome d'Albi (81) à destination de celui de Montpellier (34). L'objectif de la séance d'instruction est de réaliser un vol de cheminement en VFR en utilisant les cartes au 1/500 000^{ème} et 1/1 000 000^{ème}. La durée du vol est estimée à 45 minutes.

L'instructeur explique que, compte tenu des conditions météorologiques rencontrées sur le trajet, le pilote choisi de passer au nord de Castres (81). A l'entrée de la vallée de l'Agout, dans le sens de la montée, l'instructeur reprend les commandes et réduit la puissance pour descendre dans les gorges. Il précise qu'il connaît certaines des vallées avoisinantes mais pas celle-ci en particulier. Lorsque la vallée se referme, il constate qu'il ne pourra pas faire demi-tour. Il applique alors la puissance maximale afin de passer au-dessus du relief qui leur fait face. Bien qu'établi en montée, l'avion se rapproche de la cime des arbres. L'instructeur constate qu'il ne pourra pas les éviter et entreprend un atterrissage forcé en réduisant la puissance. Le train principal heurte la cime d'un arbre d'environ 15 m de hauteur. L'avion s'enfonce quasi verticalement dans la forêt. La cellule s'arrête à 2 m du sol après avoir été freinée par les branches en contact avec les voilures. Sous le choc, la verrière s'ouvre et bascule par l'avant. Les occupants évacuent l'avion, indemnes.

Les jours précédents, l'instructeur avait volé à la fois sur DA40 et DA42. Il indique avoir été surpris par les performances de montée du DA40 qu'il pensait supérieures.

L'examen des paramètres enregistrés dans le FADEC⁽²⁾ a permis de constater que le moteur fonctionnait normalement et que les performances de montée de l'avion étaient conformes à celles attendues dans les conditions du jour, à une masse proche de la masse maximale, sans vent.

L'instructeur totalisait 3 300 heures de vol depuis 2002 dont 1 287 sur le type et 175 dans les trois mois précédents en tant qu'instructeur.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 120° pour 5 kt, visibilité 9 999 m, BKN SC à 2 000 ft, température 20 °C, température du point de rosée 16 °C, QNH 1016 hPa.

⁽²⁾Full Authority
Digital Engine Control

⁽³⁾Le BEA a publié un rapport sur l'accident du cap 10 immatriculé F-GYZA, disponible sur le site internet <http://www.bea.aero/docspa/2004/f-za040806/pdf/f-za040806.pdf>. Ce rapport explique les mécanismes qui peuvent conduire un instructeur à entreprendre un vol à faible hauteur. Ces deux accidents présentent des similarités.

L'école de pilotage dans laquelle exerçait l'instructeur connaissait des difficultés économiques. Ce dernier n'avait pas accepté les conditions financières proposées lors du renouvellement de son contrat. Il devait quitter l'école à la fin du mois. Il s'agissait donc d'un de ses derniers vols avec ces élèves. Il ajoute qu'il avait volé environ 24 heures sur DA40 et DA42 au cours de la dernière semaine et trouvait ces conditions éprouvantes. Il s'entendait très bien avec ses élèves, qui arrivaient en fin de formation et pense que cette relation a pu jouer un rôle dans sa décision d'adapter une des dernières séances d'instruction⁽³⁾.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision improvisée de l'instructeur d'entreprendre un vol à faible hauteur dans une vallée. La méconnaissance du site l'a certainement conduit à sous-estimer le risque lié au vol à faible hauteur. Le contexte de fin de formation associé à sa situation professionnelle a pu contribuer à cette de prise de décision.