

**Heurt avec la cime des arbres et collision avec le relief,
par conditions météorologiques défavorables**

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Robin DR400 immatriculé F-GCAV
Date et heure	21 février 2015 à 10 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Saint-Hérent (63), altitude 2 830 ft
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Pilote et un passager blessés, avion détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de trois passagers, décolle vers 09 h 55 de l'aérodrome de Clermont-Ferrand Auvergne (63) pour un vol sur la chaîne des Puys.

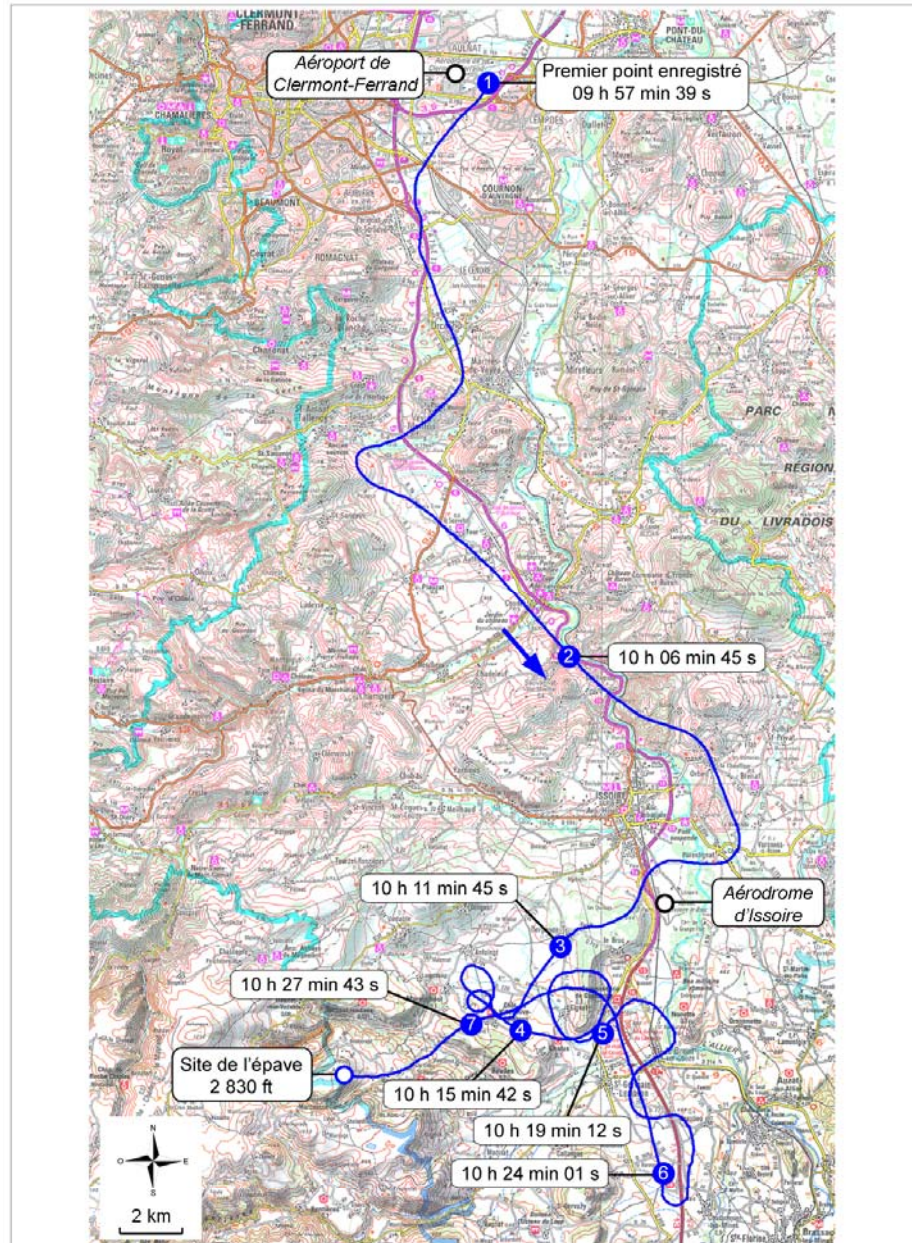
Il prend une route au sud en direction d'Issoire (63). Il survole plusieurs châteaux situés au sud de l'aérodrome d'Issoire. Les conditions météorologiques se dégradent, le plafond des nuages s'abaisse, l'avion entre brièvement dans des nuages à plusieurs reprises.

Le pilote décide d'interrompre le vol et de rejoindre l'aérodrome de départ (point ⑥ de la trajectoire). Alors qu'il se dirige vers le nord, il aperçoit une trouée à l'ouest en direction de la chaîne des Puys et s'y engage, décidant de reprendre le vol. Peu après, il entre dans une couche nuageuse et perd les références visuelles extérieures. L'avion entre en collision avec des arbres, puis le sol sur le versant escarpé d'une montagne.

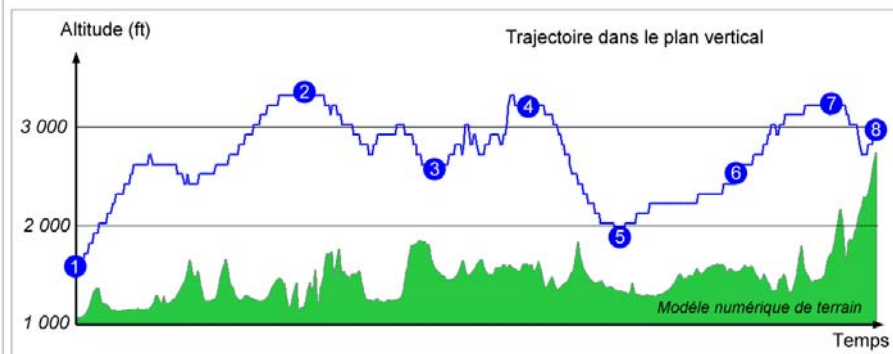
Les quatre occupants évacuent l'avion.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Trajectographie



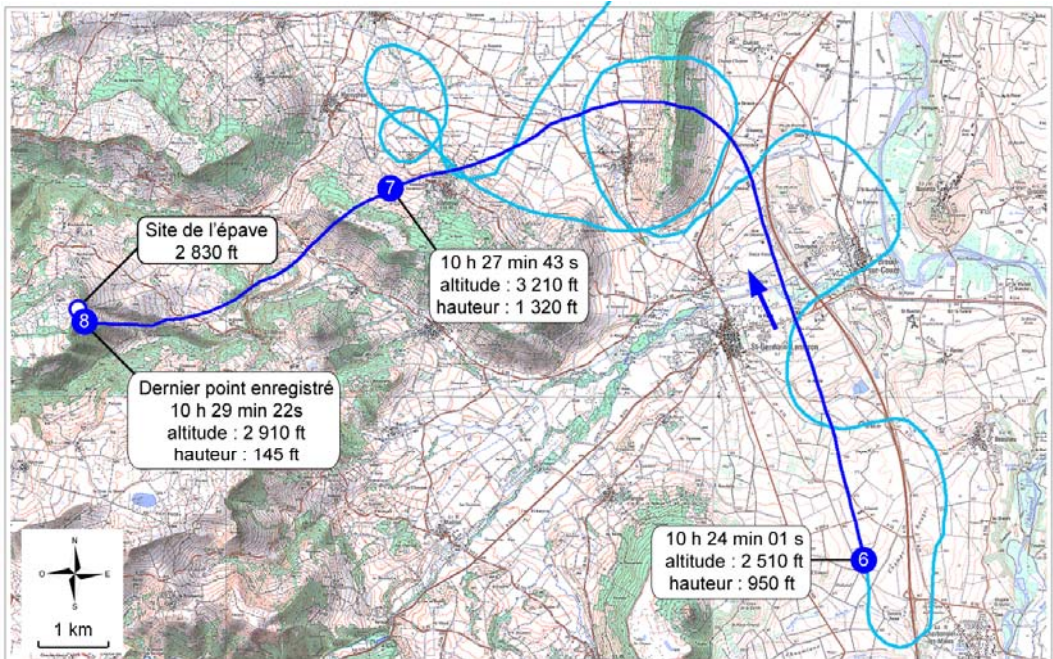
Source du fond cartographique : IGN



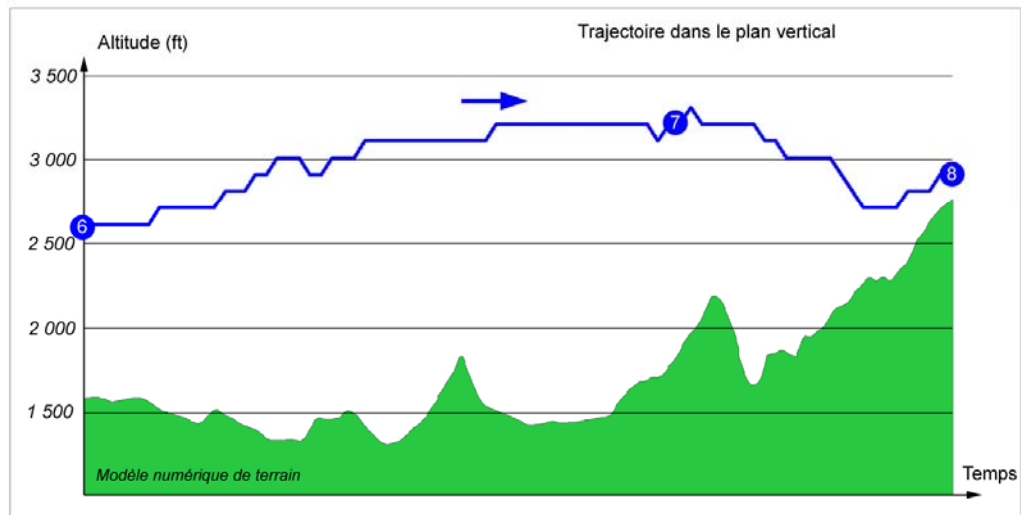
— Trajectoire du F-GCAV issue des données du radar secondaire de Clermont-Ferrand Pierre-sur-Haute du premier au dernier point enregistré

Les temps sont indiqués en heure locale

Les altitudes indiquées, transmises par le transpondeur, sont recalées au QNH 1 003



Source du fond cartographique : IGN



— Fin de la trajectoire du F-GCAV issue des données du radar secondaire de Clermont-Ferrand Pierre-sur-Haute de 10 h 24 min jusqu'au dernier point enregistré

Les temps sont indiqués en heure locale

Les altitudes indiquées, transmises par le transpondeur, sont recalées au QNH 1 003

BEA

2.2 Examen du site et de l'épave

L'épave a été retrouvée à une altitude d'environ 3 000 ft sur le versant d'une montagne dont la pente était approximativement de 45°. L'aile gauche a heurté des arbres et s'est rompue aux deux tiers de sa longueur. L'avion a été retrouvé sur le dos entre des arbres à environ 200 mètres du premier impact.

La cellule a été relativement préservée, ce qui a probablement contribué à la survie des quatre occupants.

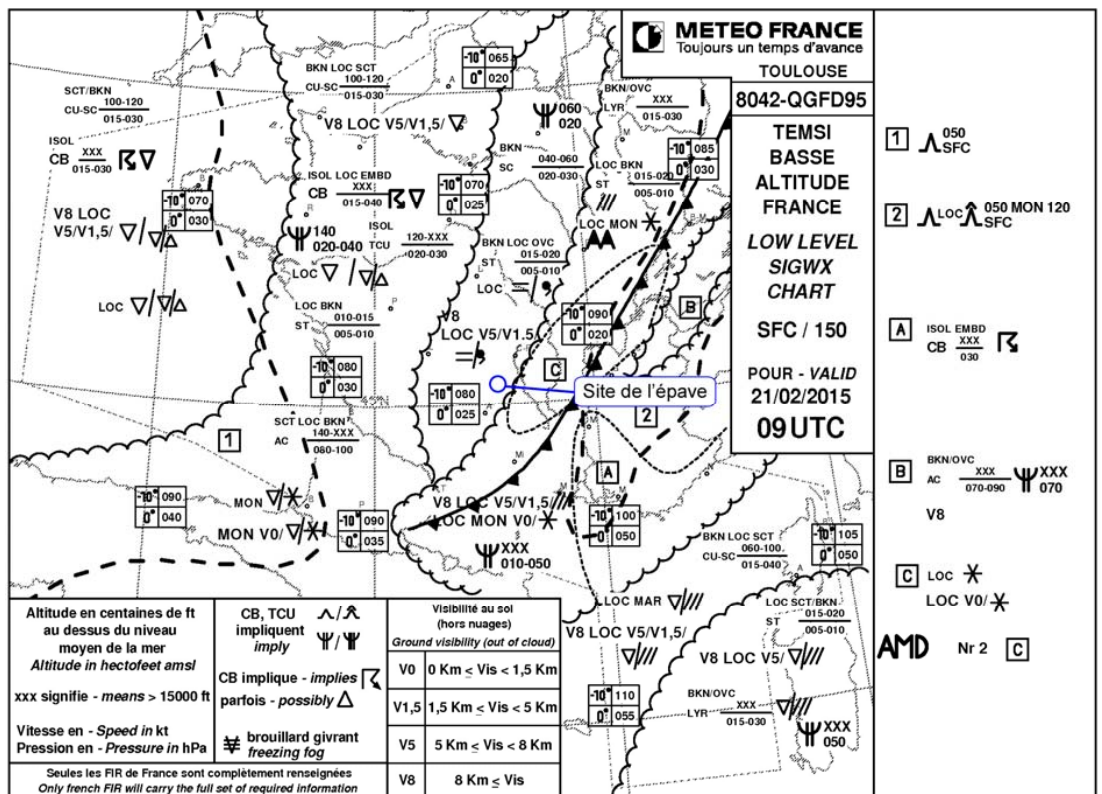
2.3 Conditions météorologiques

Un front froid était localisé sur la région Rhône-Alpes, la région de l'Auvergne était très nuageuse notamment à la proximité du relief.

Les conditions météorologiques estimées par Météo France sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- La couverture nuageuse se composait de stratus vers 1 300 ft et de stratocumulus entre 3 300 ft et 4 000 ft. La visibilité horizontale était réduite. Le vent était de 10 kt, venant du secteur nord. La température était de 0 °C, avec un taux d'humidité de 90 %.

La carte TEMSI de 9 heures UTC indiquait un plafond de stratus entre 500 ft et 2 000 ft fragmenté, localement couvert, un plafond de stratocumulus entre 2 000 ft et 6 000 ft fragmenté, une visibilité hors des nuages de 8 km pouvant localement se réduire à 1,5 km.



Les prévisions et les observations météorologiques sur l'aérodrome de Clermont-Ferrand Auvergne étaient les suivantes :

- TAF :
LFLC 210500Z 2106/2206 26008KT 9999 SCT025 BKN040 TEMPO 2106/2108 5000 RA OVC018 TEMPO 2112/2121 26015G25KT 5000 SHRA SCT015CB BKN030 BECMG 2121/2124 34012KT BKN015=
- METAR :
LFLC 210830Z 36004KT 340V040 9999 FEW011 BKN030 05/01 Q1003 NOSIG=
LFLC 210900Z 01003KT 270V060 9999 FEW023 SCT030 BKN200 06/01 Q1003 NOSIG=

Aucun TAF ou METAR n'est disponible pour l'aérodrome d'Issoire.

2.4 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, titulaire d'une licence PPL(A), totalisait 150 heures de vol dont 3 heures dans les trois mois précédents.

Il indique qu'il avait effectué à plusieurs reprises des vols sur la chaîne des Puy de la Vache avec des passagers.

Le jour de l'accident, il avait consulté le site « *Météofrance* » et utilisé l'application « *Aeroweather* » pour obtenir les renseignements météorologiques et préparer le vol. Les conditions météorologiques sur l'aérodrome de départ permettaient d'entreprendre le vol.

Il précise qu'au cours du vol, il a rencontré du brouillard vers 2 000 ft et a décidé de faire demi-tour. Il a alors vu une trouée et a décidé de s'y engager, mais le plafond s'est abaissé et la visibilité s'est réduite. Il s'est focalisé sur la recherche de repères extérieurs sans regarder ni les instruments, ni l'altimètre. Il a détecté tardivement la cime des arbres. Il a alors remis les gaz et débuté une montée sans pouvoir éviter la collision avec les arbres.

3 - CONCLUSION

Alors que les conditions météorologiques s'étaient dégradées, le pilote a décidé de faire demi-tour et d'interrompre le vol. L'accident est dû au changement de plan d'action et à la décision du pilote de poursuivre le vol dans des conditions météorologiques défavorables qui ne lui permettaient pas de conserver les références visuelles extérieures et la vue du sol.