

Accident de l'avion TECNAM - P2008 - JC immatriculé F-ORVY

survenu le 13 mars 2021

au large de Tahiti (Polynésie française)

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

Heure	Vers 17 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Centre Polynésien de Perfectionnement au Pilotage (C3P)
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion et pilote disparus

Disparition en mer du pilote et de l'avion

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages ainsi que des enregistrements des radiocommunications, des données radar et des données de localisation GPS du téléphone.

Le pilote non breveté décolle seul vers 16 h 40 de l'aéroport Tahiti-Faa'a à destination de l'aéroport Moorea-Temae sur lequel il effectue un atterrissage complet. À 16 h 59, il décolle de l'aéroport de Moorea et se dirige vers la presqu'île de Tairapu.

À partir de 17 h 08, le F-ORVY disparaît de l'écran de visualisation radar du contrôleur. En effet, la couverture radar ne permet pas de visualiser les avions évoluant à moins de 1 000 ft dans ce secteur. Il ne réapparaîtra plus par la suite.

À 17 h 17, le contrôleur aérien lui demande s'il passera par Taravao afin de lui faire une information de trafic. Le pilote le confirme.

À 17 h 30, le contrôleur lui demande sa position et son altitude. Le pilote répond qu'il est à 1 000 ft au large de Papara.

Peu de temps après, le contrôleur le rappelle pour l'informer qu'un riverain l'a vu extrêmement bas, entre 100 et 150 ft au-dessus de la mer à Papara. Le contrôleur lui demande de respecter une hauteur de 500 ft au minimum. Le pilote répond « OK, bien reçu ».

Puis le contrôleur l'informe de la présence d'un avion plus haut, en transit de Taravao vers le point Sierra Tango. Le pilote du F ORVY indique qu'il n'a pas visuel sur cet avion.

À 17 h 36, le contrôleur lui demande de confirmer que son altitude est toujours de 1 000 ft. Le contrôleur, n'obtenant pas de réponse, réitère son appel.

À 17 h 39, le contrôleur demande au pilote d'un autre avion dans la zone d'essayer de contacter le pilote du F-ORVY. Ces appels restent également sans réponse. Aucun message d'urgence n'a été émis par le pilote.

Sans nouvelles du pilote, les services du contrôle aérien déclenchent les phases d'alertes et de recherches.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur l'avion

Le F-ORVY était un avion Tecnam P2008 construit en 2014 et doté d'un moteur Rotax 912 S2 d'une puissance de 100 ch.

L'avion totalisait 26 heures 50 de vol depuis la dernière opération de maintenance⁽²⁾ effectuée le 26 février 2021. L'étude des documents de maintenance n'a révélé aucun élément susceptible d'avoir pu contribuer à la survenue de l'accident.

L'enquête n'a pas pu déterminer la quantité de carburant disponible dans les réservoirs pour effectuer le vol.

2.2 Site et épave

Les recherches maritimes et terrestres n'ont pas permis de localiser l'épave de l'avion et le pilote.

2.3 Informations météorologiques

Les services de Météo-France indiquent que le samedi 13 mars 2021, l'archipel se trouvait sous l'influence d'un alizé sec et non perturbé. Au moment de la disparition de l'avion, les conditions estimées par ces derniers sur le secteur Sud-Est de Tahiti comprenant la presqu'île de Tiarapu, étaient un vent faible à modéré, soufflant d'est à sud-est et un ciel peu nuageux.

2.4 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 17 ans, était en formation PPL(A) au C3P. Il totalisait environ 50 heures de vol dont 17 h 30 en vol solo. Dans les trois derniers mois, il avait effectué environ 13 heures de vol dont 6 en vol solo sous supervision. Au sein de l'organisme de formation, il était considéré comme un bon élève, assidu, montrant de bonnes qualités pour le pilotage.

Il avait débuté la formation PPL(A) en novembre 2019. Pour pouvoir être présenté au test PPL(A), il lui restait à réaliser une navigation solo de 150 NM ; il l'avait programmée à six reprises mais avait dû y renoncer pour diverses raisons, la dernière fois en janvier 2021 à cause d'un problème de transpondeur.

Avant d'effectuer le vol de l'événement, il avait annulé tous les vols ultérieurs prévus concernant sa formation PPL(A). Pour le vol de l'événement, il avait déposé un plan de vol sous un faux nom au Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol (BRIA). Aucun vol d'instruction n'était prévu pour le pilote le jour de l'accident.

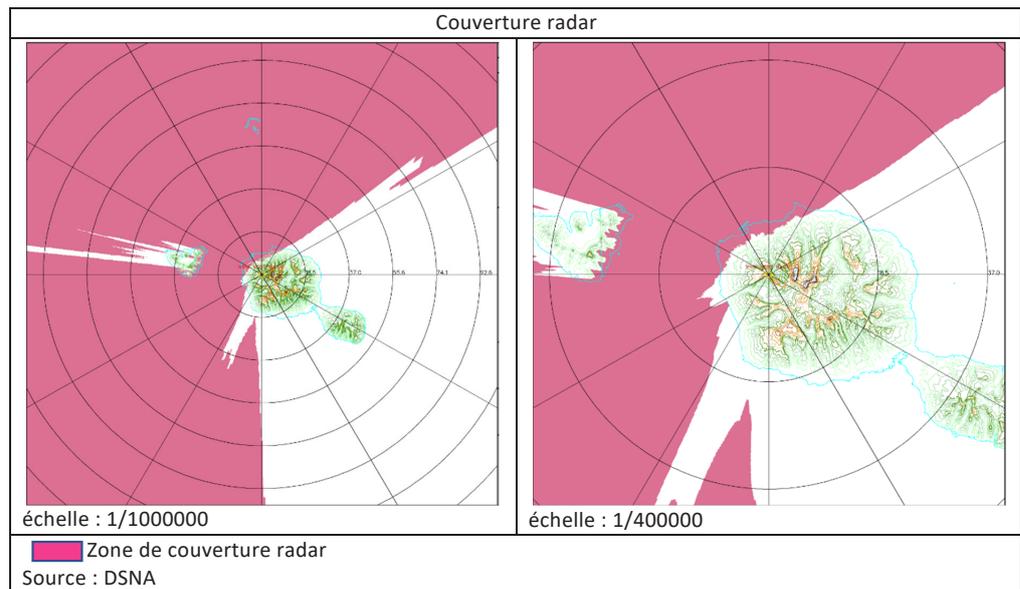
Au sein de l'organisme de formation, les avions ne sont pas verrouillés et les clefs de contact sont à bord⁽³⁾. Par conséquent, le pilote pouvait accéder au F-ORVY et décoller à son bord sans difficultés particulières.

⁽²⁾ Visite d'entretien de type 100 heures.

⁽³⁾ Lorsque les avions sont dans le hangar de l'aéroclub, ils ne sont pas verrouillés et les clefs de contact sont à bord afin de pouvoir sortir rapidement en cas d'incendie.

2.5 Localisation du téléphone du pilote

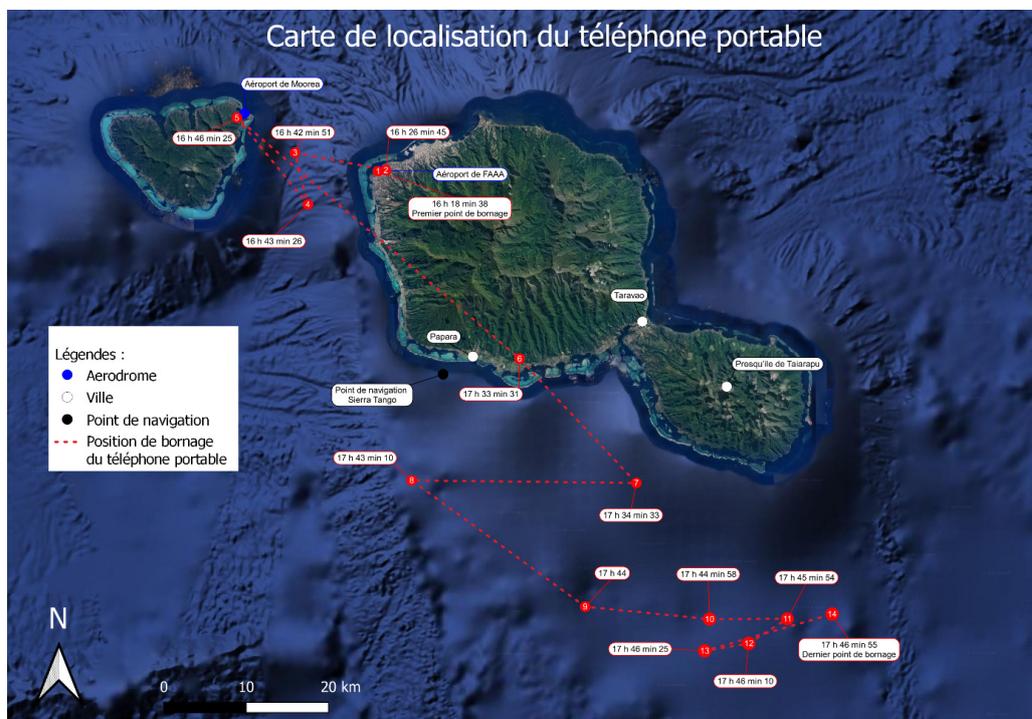
La couverture radar ne permet pas de visualiser la fin de la trajectoire de l'avion.



Pour cette raison, les données de localisation du téléphone du pilote ont été demandées à l'opérateur par la Gendarmerie des Transports Aériens (GTA).

Les positions enregistrées entre 16 H 26 et 17 h 33 sont cohérentes avec les vols réalisés par le pilote. Les dernières positions enregistrées montrent un éloignement vers le sud, au-dessus de la mer, en s'éloignant de la presqu'île de Tairapu.

La dernière position enregistrée, à 17 h 46, se situe à environ 10 NM au sud de la presqu'île de Tairapu.



Données de localisation du téléphone du pilote

2.6 Témoignages

Selon les différents témoignages recueillis, le pilote était un passionné d'aviation. Il voulait devenir pilote de chasse ou pilote professionnel. Il connaissait depuis quelques temps des difficultés scolaires et personnelles. Ces difficultés l'amenaient à douter de son avenir professionnel en tant que pilote.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

L'enquête n'a pas permis d'expliquer la disparition en mer du pilote et de l'avion.

Toutefois, l'état d'esprit du pilote tel qu'il a pu être décrit, les circonstances dans lesquelles le vol a été entrepris et les manœuvres observées au cours du vol laissent supposer une prise de risque intentionnelle.