



Accident de l'avion FOUERE OLIVIER VIKING MK 2
immatriculé **F-PYZO**
survenu le 9 avril 2022
à Plouhinec (56)

| | |
|--------------------------|-------------------------------------------------|
| Heure | Vers 10 h 15 ¹ |
| Exploitant | Privé |
| Nature du vol | Navigation |
| Personnes à bord | Pilote et une passagère |
| Conséquences et dommages | Pilote décédé, passagère blessée, avion détruit |

Incapacité totale du pilote, reprise des commandes par la passagère, atterrissage forcé dans un marécage

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, des enregistrements des radiocommunications et des données radar ainsi que du compte rendu d'opération de recherche et de sauvetage (SAR).

Le pilote, accompagné d'une passagère, décolle à 9 h 35 avec l'avion biplace F-PYZO de l'aéroport de Lorient - Lann-Bihoué (56) (voir Figure 1, point ①) pour un vol autour de Belle-Île-en-Mer (56). En croisière, le pilote propose à la passagère, qui accepte, de prendre les commandes après avoir expliqué leur fonctionnement². À 10 h 12, de retour, l'avion est à 30 secondes du point E (voir Figure 1), à 2 000 ft et en descente vers 1 500 ft. Le contrôleur demande à être rappelé au point EL approchant 1 500 ft.

Peu après, la passagère se rend compte que le pilote est inconscient et pâle. Elle lui porte quelques coups pour tenter de le réanimer ou de le réveiller, sans succès.

La passagère débute alors la descente pour atterrir au plus vite. Elle reprend régulièrement de l'altitude dans le but de ne pas trop accélérer. Vers 10 h 14 (voir Figure 1, point ②), elle vire à droite vers le sud-est avant d'effectuer un demi-tour. Elle voit une aire qui lui paraît être un champ et décide d'y atterrir. À l'atterrissage, elle tire sur le manche et se met en position de sécurité. L'avion s'immobilise plus loin dans une zone marécageuse. La passagère évacue l'avion après avoir ouvert son harnais. Elle contacte les secours avec son téléphone portable à 10 h 17.

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

² En raison de turbulences en croisière, le pilote reprend les commandes quelques minutes à la demande de la passagère.

Le dernier point radar est enregistré à 10 h 15 min 26 (voir Figure 1, point ③). À partir de 10 h 19 min 30, et pendant plusieurs minutes, le contrôleur tour tente de contacter le pilote et la passagère à de nombreuses reprises, y compris sur la fréquence 121.5 Mhz, sans succès. L'ALERFA est déclenchée à 10 h 34 et la DETRESFA quatre minutes plus tard. L'équipage d'un avion Atlantique 2 de la marine nationale au décollage à 10 h 51 de l'aéroport de Lorient pour un vol de contrôle se rend, à la demande du contrôleur, disponible pour cette opération de recherche (SAR). Il découvre l'épave à 11 h 10 dans la zone marécageuse. Les services de secours terrestres retrouvent la passagère, le pilote décédé et l'épave vers 11 h 25.

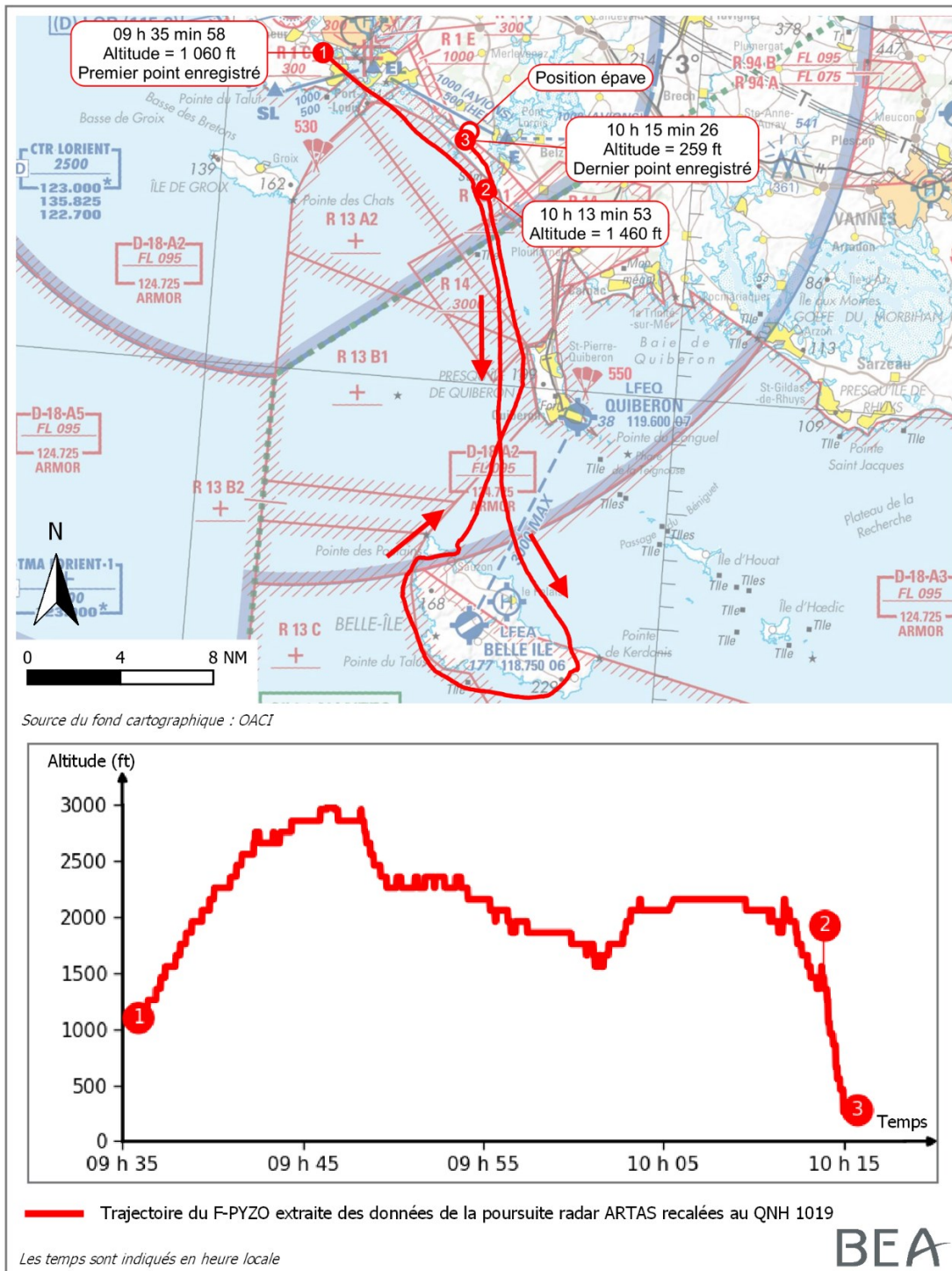


Figure 1 : trajectoire de l'avion (Source : données radar)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, 67 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé PPL(A) délivrée en décembre 2004. Il détenait les qualifications de vol de nuit et de vol acrobatique.

| | |
|-----------------------------------------|------------------------------------|
| Expérience totale | 1 165 h dont 70 en double commande |
| Expérience dans les derniers 90 jours | 7 h 30, toutes avec le F-PYZO |
| Expérience dans les derniers 30 jours | 0 |
| Expérience dans les dernières 72 heures | 0 |

Le certificat médical de Classe 2 du pilote avait été renouvelé le 4 avril 2022 soit cinq jours avant l'accident. L'électrocardiogramme enregistré le jour de la consultation a été considéré comme normal.

Le pilote avait par ailleurs récemment subi une intervention chirurgicale au niveau de son système digestif, avec anesthésie générale et un ECG. Les examens réalisés en vue de cette intervention n'avaient rien révélé au niveau cardiaque. Aucune indication relative à cette intervention n'apparaît dans le formulaire complété par le pilote lors de sa dernière visite d'aptitude médicale de Classe 2.

2.2 Renseignements sur la passagère

La passagère explique avoir toujours été intéressée par l'aéronautique. Elle précise qu'elle avait envisagé par le passé de débiter une formation pour obtenir la licence de pilote privé PPL(A) mais qu'elle n'a pas trouvé le temps, ni les moyens pour le faire. Elle avait par exemple déjà volé une fois en 2013 dans le cadre d'un vol de découverte.

Elle indique que son père et le pilote étaient amis de longue date et que le pilote lui avait déjà proposé à plusieurs reprises de l'amener en vol.

La veille du vol de l'accident, le pilote et la passagère se sont coordonnés pour réaliser le vol. Arrivés à 9 h au club, ils ont ensuite sorti l'avion du hangar et fait un plein complet en carburant.

L'objectif du vol était de faire un tour de Belle-Île-en-Mer. En vol, le pilote a expliqué le fonctionnement des commandes de vol qu'il a ensuite laissées à la passagère. Elle estime que cela l'a probablement aidée à cerner la sensibilité des commandes de l'avion lors de la descente et l'atterrissage. La passagère indique que le casque qu'elle portait ne fonctionnait pas correctement. Elle entendait le pilote mais pas les échanges entre le pilote et les contrôleurs.

Lors du vol, le pilote a montré la piste de l'aérodrome de Belle-Île à la passagère qui estime que s'il y avait eu un quelconque souci le pilote y aurait atterri.

De retour de Belle-Île-en-Mer, en vue de la ria d'Étel (56)³, toujours au-dessus de la mer, la passagère, qui avait les commandes, a senti une action à cabrer brutale et soudaine au manche. Elle explique que le pilote était pâle et inconscient.

³ Commune située au sud du point E (voir Figure 1).

Elle précise qu'il n'y a eu aucun symptôme précurseur de l'infarctus.

Même si elle savait comment s'en servir, elle n'a pas pensé à utiliser l'alternat pour prévenir les services de contrôle.

Elle ne savait pas où se situaient les aérodromes alentour. Elle a vu ce qu'elle pensait être un champ et souhaitait atterrir en évitant de blesser ou causer des dégâts à des tiers. Les conditions météorologiques étaient bonnes et elle n'a pas perçu de vent qui aurait pu la mettre en difficulté.

À l'atterrissage, elle a tiré sur le manche et s'est mise « *en boule* » pour se protéger. N'ayant pas accès à la commande de puissance située à gauche du pilote, elle n'a agi sur la commande de puissance à aucun moment lors de la descente et l'atterrissage. Lorsque l'avion est entré en contact avec le sol, la verrière s'est détachée. Une fois l'avion arrêté, elle a ouvert son harnais quatre points et est sortie de l'avion immédiatement, de peur qu'un incendie ne se déclenche mais aussi en raison de l'eau des marécages qui pénétrait à l'intérieur de la cabine.

Considérant qu'elle n'avait aucune chance de réanimer le pilote en raison du délai entre l'incapacité subite et l'atterrissage, elle n'a pas essayé de le sortir de l'avion.

À partir de 10 h 17, elle a tout d'abord contacté le SAMU (15). Les communications étaient inaudibles et elle a alors contacté les services de Police (17) qui l'ont transférée vers le numéro des sapeurs-pompiers (18) qui ont pu la géolocaliser. Une personne se trouvant proche du lieu de l'accident a entendu et vu la passagère ce qui a permis de faciliter l'accès des secours au site de l'accident.

La passagère a volé avec un instructeur, sur proposition du club de Lorient, le mardi qui a suivi l'accident. Elle explique que cela l'a énormément aidée et soulagée.

2.3 Renseignements médicaux et pathologiques

Aucune autopsie n'a été pratiquée. Le pilote a présenté une incapacité subite, caractéristique d'un arrêt cardiaque, et n'a pas réagi aux stimuli de la passagère. Un arrêt cardiaque peut survenir sans signe avant-coureur. Il entraîne un arrêt de la respiration et une perte de conscience immédiats. Ceci entraîne le décès de la personne sauf si les gestes de premier secours sont pratiqués sans délai, ce que ne pouvait faire ni la passagère, accaparée par le pilotage de l'avion, ni les services de secours arrivés sur le lieu de l'accident plus d'une heure après l'accident.

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.

Scénario

Lors d'un vol de navigation, le pilote a été victime d'une incapacité subite avec arrêt cardio-respiratoire, sans aucun signe précurseur. La passagère qui avait les commandes et dont l'expérience en pilotage se limitait à un vol de découverte près de dix ans avant le vol de l'accident, ne savait pas où se trouvaient les aérodromes alentours et a donc choisi une aire qui lui semblait propice pour l'atterrissage. Faute de pouvoir atteindre la commande de puissance, située à gauche du pilote, elle a atterri sans réduction de puissance.

En raison de la surface du terrain marécageux, l'avion s'est disloqué et s'est immobilisé rapidement. La passagère est sortie de l'avion avec des contusions et en état de choc émotionnel.

Le port des sangles d'épaule du harnais par la passagère lors du vol, a contribué à réduire ses blessures lors de l'atterrissage.

Enseignements de sécurité

Numéro d'appel d'urgence aéronautique

En service depuis le 20 avril 2017, le numéro d'appel d'urgence aéronautique 191 (précisé dans l'AIP, partie 1, GEN 3.6.5.1) permet de contacter directement l'ARCC Lyon. C'est un numéro d'appel gratuit, utilisable 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, destiné exclusivement au traitement des appels d'urgence aéronautique. Il est utilisable par tout usager en situation de détresse, par tout témoin direct d'un accident d'aéronef, ou par toute personne inquiète de la disparition d'un aéronef et de ses occupants.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.