

INCIDENT

16 avril 2005 - ULM immatriculé G-CLEE

Événement :	perte momentanée des références visuelles extérieures, atterrissage de précaution en campagne.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> surveillance insuffisante des références visuelles extérieures, <input type="checkbox"/> obstination à poursuivre le vol, confortées par les indications des GPS.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : ULM Rans Coyotte S5, multiaxes.

Date et heure : samedi 16 avril 2005 à 10 h 45 UTC.

Exploitant : privé.

Lieu : Audresselles (62).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 63 ans, UL de 1996, environ 1 000 heures de vol dont 400 sur type et 20 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : A Boulogne-sur-Mer (62), situé à 6 NM au sud d'Audresselles : vent 340° / 10 kt, visibilité 4 km, plafond variable de 2 000 à 4 000 pieds, température 8 °C, température du point de rosée 6 °C, humidité relative 91 %, brouillard maritime en dissipation, QNH 1041 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote envisage de se rendre sur l'aérodrome du Touquet (62) pour y passer la journée en compagnie de neuf autres pilotes qui doivent décoller d'un autre aérodrome privé. C'est la première fois qu'il se rend dans la région du Touquet.

Il explique qu'il prend connaissance des conditions météorologiques. Il dépose un plan de vol VFR et décolle vers 9 h 45 UTC de l'aérodrome privé de Shifnall, situé à vingt-deux milles marins dans le nord-ouest de Birmingham.

Le pilote du premier ULM du groupe traverse la Manche sans problème et informe les autres pilotes que les conditions météorologiques sont bonnes. Aucun regroupement en vol ni autre contact radio ne sont prévus entre les pilotes pendant la traversée.

Le pilote du G-CLEE est le dernier à décoller. Il rejoint Folkestone puis survole la Manche à une altitude de 3 000 pieds. Il a prévu de passer au large du Cap Gris-Nez puis de longer la côte vers le sud jusqu'au Touquet. A mi-chemin, il tente d'appeler la tour de contrôle de l'aérodrome du Touquet mais il renonce car la fréquence est encombrée par de nombreuses communications radio.

Alors qu'il longe les côtes françaises à trois milles marins au-dessus de la mer, il pénètre progressivement dans un banc de brouillard maritime et perd de vue la côte et la surface de l'eau pendant quelques minutes. Proche de sa destination, il décide de poursuivre le vol en s'aidant des indications de ses deux GPS. La visibilité continue à diminuer. Il décide de rejoindre la côte française en virant par la gauche et de descendre à l'altitude de six cents pieds. Il retrouve la vue de l'eau et aperçoit les falaises. Il choisit d'interrompre le vol et atterrit dans une prairie. Il contacte la tour de contrôle du Touquet à l'aide de son téléphone mobile pour l'informer de l'atterrissage en campagne.

L'ULM était muni d'un indicateur de virage et de dérapage mais n'était pas équipé pour le vol sans visibilité.

Le pilote n'a pas demandé d'information météorologique en vol. Il précise que les autres pilotes ont suivi une route située plus au sud où les conditions météorologiques étaient meilleures.

Il n'a pas été possible de connaître avec précision les informations météorologiques dont il disposait avant le décollage.

Le bulletin GAFOR de 5 h 00 à 12 h 00 UTC précisait pour la zone où s'est produit l'incident : brume avec localement du brouillard se dissipant à partir de 8 h 00 UTC. Vers 10 h 00 UTC : visibilité supérieure à cinq kilomètres et plafond supérieur à 2 000 pieds.

