

ACCIDENT

14 février 2008 - avion immatriculé F-PRSM

Evénement :	collision sans perte de contrôle avec les arbres.
Cause identifiée :	obstination à atteindre l'objectif par conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages : pilote gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Dyn'aéro MCR 4 S 2002 (construction amateur).

Date et heure : jeudi 14 février 2008 à 18 h 33.

Exploitant : privé.

Lieu : Lainville-en-Vexin (78), bois de Guéry, altitude : 660 pieds.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 40 ans, PPL(A) d'août 2006. L'expérience déclarée fin août 2006⁽¹⁾ était de 52 heures de vol dont 42 en double commande.

Conditions météorologiques : AD Pontoise (95)⁽²⁾, à 18 h 00 : vent 050°/10 kt, visibilité 2 400 m, OVC à 400 pieds, température 2 °C, température du point de rosée 1 °C, QNH 1033 hPa ;
 heure du coucher du soleil : 18 h 07 (la proximité de la nuit et la couverture nuageuse réduisent d'autant la visibilité).

⁽¹⁾Le carnet de vol a été détruit par l'incendie.

⁽²⁾Altitude : 325 pieds.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion depuis décembre 2007, décolle de l'aérodrome de Pontoise à 13 h 30 à destination de Dinard (35) pour raisons professionnelles. Il atterrit à 14 h 47 et redécolle à 17 h 12 pour Pontoise.

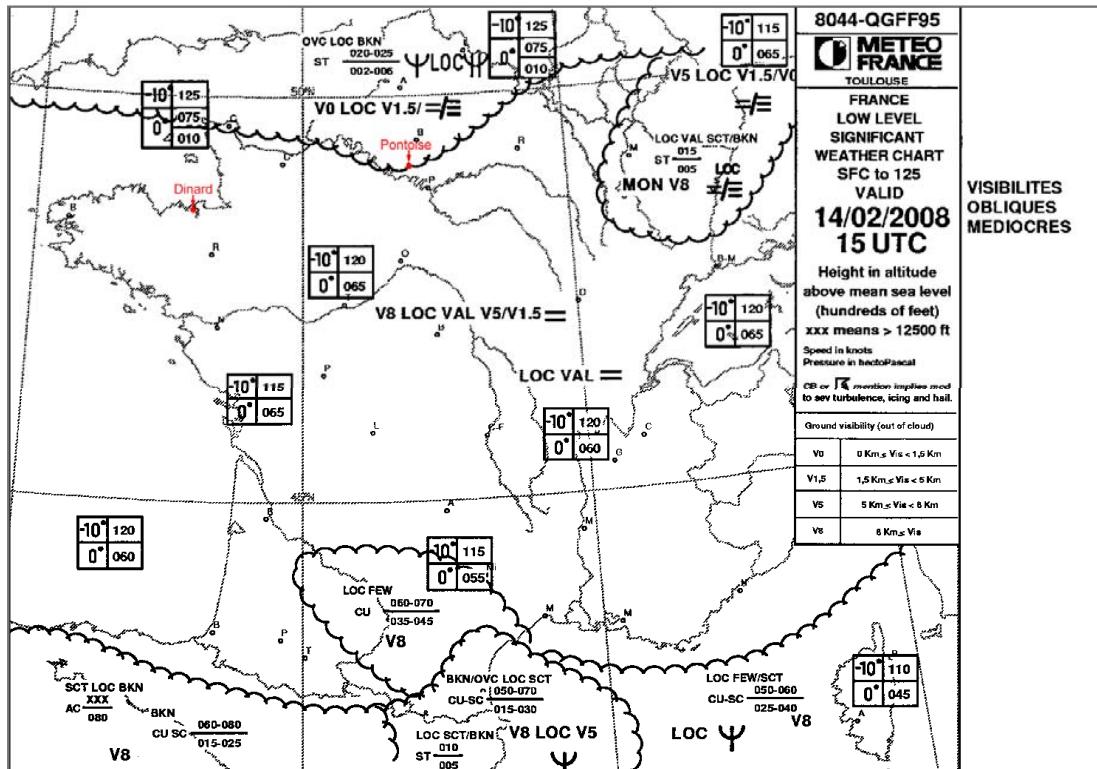
A 18 h 33, il demande les conditions météorologiques au contrôle de l'aérodrome de Pontoise. Le contrôleur perd le contact radio avec le pilote lorsqu'il tente de lui transmettre les informations. Ses tentatives d'appel suivantes seront vaines.

La phase de détresse est déclenchée à 18 h 38.

A 18 h 48, le pilote appelle les secours à l'aide son téléphone portable. Il indique qu'il est blessé mais il ne sait pas localiser l'endroit où il se trouve. Gravement brûlé et en état de choc, il erre plusieurs minutes avant d'être recueilli par un automobiliste.

L'épave est retrouvée le lendemain matin dans le Bois de Guéry, sur les hauteurs de la vallée de la Seine, à environ quinze kilomètres à l'ouest de l'aérodrome de Pontoise. Les débris sont répartis sur un axe orienté vers l'aérodrome. L'avion a heurté la cime des arbres en vol horizontal. La partie principale de l'épave (fuselage, cabine et moteur) a glissé le long d'un tronc et a été complètement détruite par un incendie.

La carte TEMSI de 15 h 00 UTC fait apparaître une zone de nuages bas et de brouillard sur le nord de la France.



L'enquête n'a pas permis de déterminer si le pilote disposait d'un dossier météorologique au départ de Pontoise et de Dinard. Les informations suivantes étaient disponibles avant le départ de Pontoise :

METAR de Pontoise à 13 h 30 :

LFPT 141230Z AUTO 04005KT 010V070 2800NDV BR BKN006 BKN010 BKN019
03/02 Q1034

Remarque : cette transmission doit être comprise comme « une seule couche de nuage à la plus basse hauteur ».

Les informations suivantes étaient disponibles avant le départ de Dinard :

METAR de Pontoise à 16 h 00 et 16 h 30 :

LFPT 141500Z AUTO 03009KT 360V060 3300NDV BR BKN007 03/02 Q1033
LFPT 141530Z AUTO 04009KT 2700NDV BR OVC006 03/02 Q1033

METAR de Beauvais à 16 h 00 et 16 h 30 :

LFOB 141500Z 01009KT 0700 R31/1100V1600D FG VV/// 01/01 Q1034BECMG
3000 BR OVC005
LFOB 141530Z 04008KT 0700 R31/1400D FG VV/// 01/01 Q1034 NOSIG

TAF de Beauvais à 17 h 00 :

LFOB 141600Z 141524 04008KT 0700 FG VV/// BECMG 1518 0200

METAR de Toussus-le-Noble à 16 h 00 et 17 h 00 :

LFPN 141500Z 05007KT 6000 SKC 07/01 Q1032 NOSIG
LFPN 141600Z 04008KT 5000 SKC 05/01 Q1032 NOSIG=

Les conditions météorologiques à Pontoise lors de l'arrivée étaient les suivantes :

LFPT 141700Z AUTO 05010KT 2400NDV BR OVC004 02/01 Q1033
LFPT 141730Z AUTO 02009KT 1700NDV BR OVC003 02/01 Q1033

METAR de Beauvais à 17 h 00 :

LFOB 141600Z 04008KT 360V060 0550 R31/1400V1900U FG VV/// 01/01 Q1034
NOSIG

METAR de Toussus-le-Noble à 18 h 00 :

LFPN 141700Z 03006KT 4000 BR SKC 03/00 Q1032 BECMG 2000=

Avant le départ de Dinard, le pilote s'est entretenu avec des témoins sur les conditions météorologiques défavorables à destination et sur les obligations familiales qui l'incitaient à rentrer à Pontoise.

Le pilote ne se souvient pas de l'accident.

L'examen des données enregistrées par le GPS portable retrouvé à bord montre que le pilote a utilisé ce dernier lors du vol aller et ne l'a pas mis en service pendant le retour.

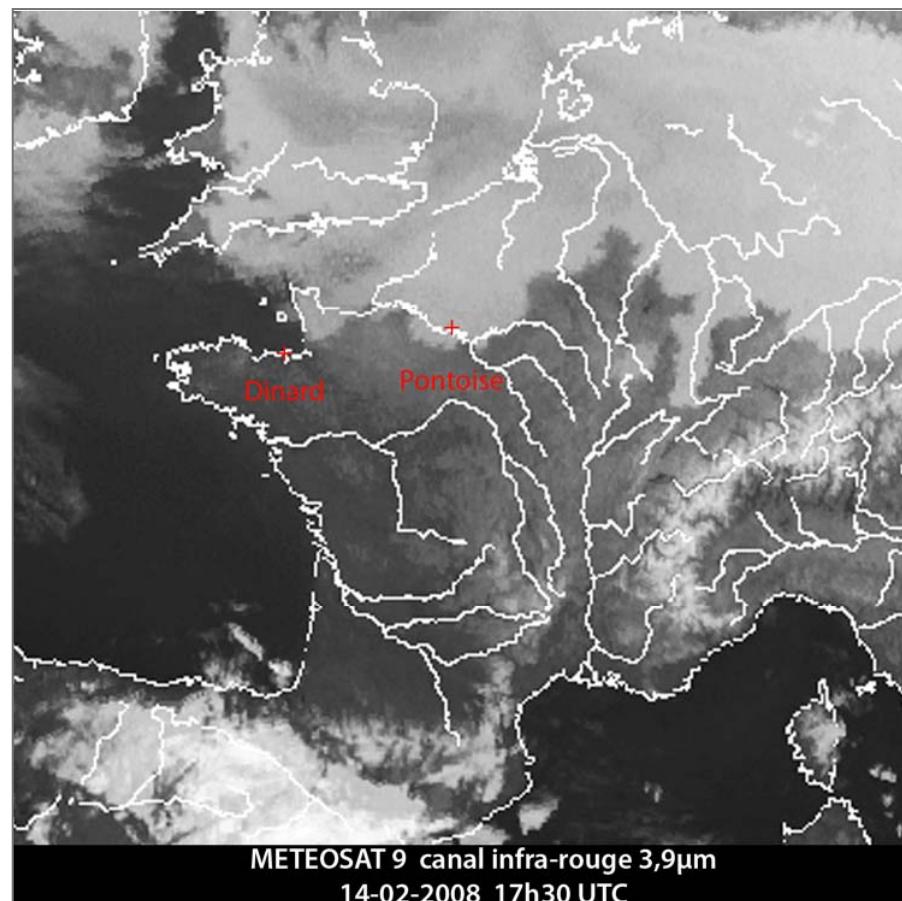
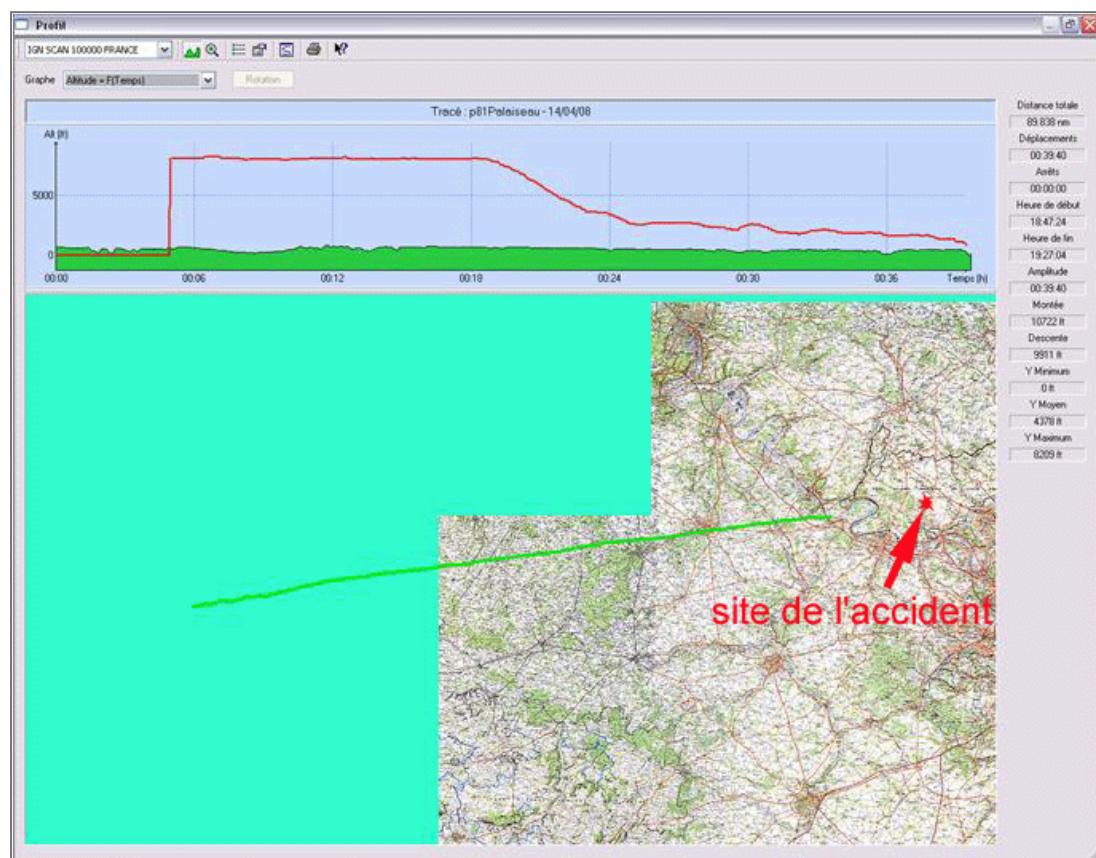


image satellitaire infrarouge de 17 h 30 UTC



trajectographie radar