

Collision avec une ligne électrique lors d'un vol à faible hauteur, en épandage

Aéronef	Avion Grumman G164 B immatriculé F-GVDJ
Date et heure	Mercredi 3 octobre 2012 à 14 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Aigues-Mortes (30)
Conséquences	Avion détruit

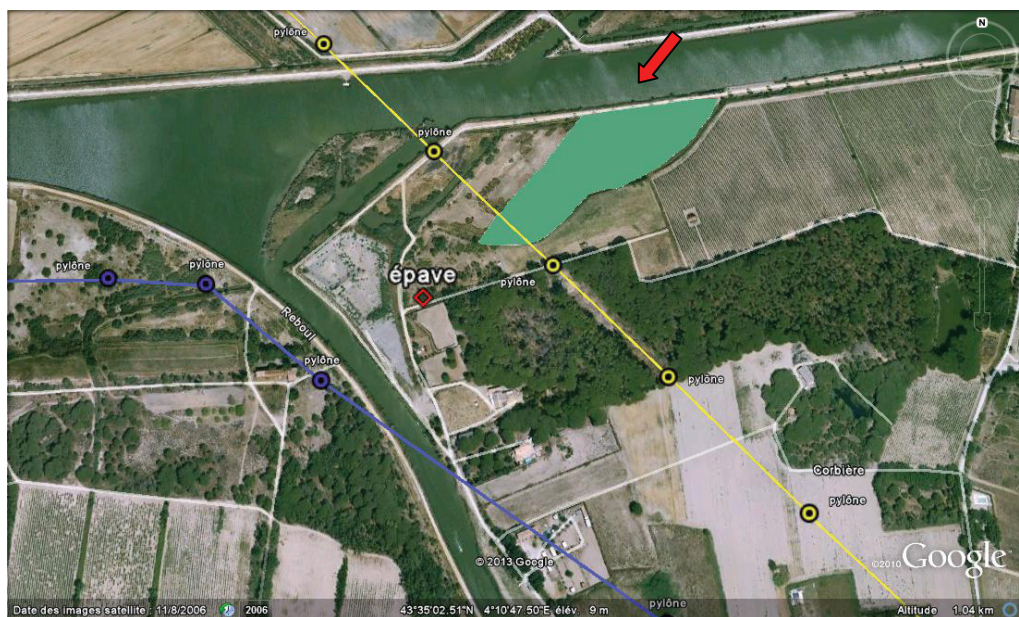
⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle vers 14 h 10 de l'aérodrome de Montpellier Candillargues (34) pour un vol d'épandage au nord d'Aigues-Mortes.

La première parcelle à traiter est orientée nord-est/sud-ouest. Une ligne électrique (représentée en jaune sur le schéma ci-dessous), dont la hauteur des pylônes est d'environ 7 m, est située en bordure sud-ouest de cette parcelle et perpendiculaire à l'axe d'épandage. Une seconde ligne électrique (représentée en bleu sur le schéma), plus haute et plus massive, est située à environ 300 m au sud-ouest de la première et quasiment parallèle. Le pilote arrive par le sud-ouest et survole les lignes qu'il identifie clairement.

Le pilote effectue un demi-tour et prend un cap au 220° dans l'axe de la parcelle. Lors de l'épandage, il évalue sa hauteur à l'aide d'observations latérales. L'avion entre en collision avec les câbles à environ 6 m du sol, les emporte sur environ 140 m, couchant deux pylônes en ciment, et s'écrase dans un bosquet d'arbres. Le pilote indique qu'il a confondu les deux lignes électriques et qu'il regardait la ligne située après le champ.



Site de l'accident (illustration Google Earth)

L'examen réalisé sur l'épave montre des impacts au niveau des haubans gauches et droits.

Les conditions météorologiques sur l'aérodrome de Montpellier Méditerranée (34), situé à 9 NM, étaient les suivantes : vent du 160° pour 5 kt, CAVOK, température 22 °C. Au moment de l'accident, le soleil était à l'azimut 196° et à un angle d'élévation de 41° par rapport au plan horizontal.

Le pilote totalisait 9 885 heures de vol, dont 1 500 sur type et 70 dans les 3 derniers mois, dont 62 sur type. Il précise qu'il connaissait bien cet endroit pour y avoir déjà fait plusieurs traitements. Il indique avoir été gêné par le soleil qui était quasiment de face lors du passage.

Le matin de l'accident, il avait effectué 4 h 55 min de vol d'épandage sur d'autres parcelles, en trois rotations avec un départ de l'aérodrome de Montpellier Candillargues vers 7 h 30 et un retour vers 13 h 00. Il avait ensuite déjeuné sur son lieu de travail, situé sur l'aérodrome, avant de reprendre l'activité.

CONCLUSION

L'accident est dû à la confusion par le pilote entre deux lignes électriques. La faible hauteur de survol ne lui garantissait pas le franchissement de cet obstacle.

Le pilote avait parfaitement repéré la ligne électrique au cours d'une reconnaissance préalable du site. La gêne occasionnée par le soleil qu'il avait de face a amené le pilote à porter son attention sur une autre ligne électrique, plus massive et donc plus visible.

La fatigue liée à l'activité du pilote a pu contribuer à une baisse momentanée de la vigilance au moment de l'accident.