

**Collision avec le relief par conditions météorologiques défavorables
au vol VFR**

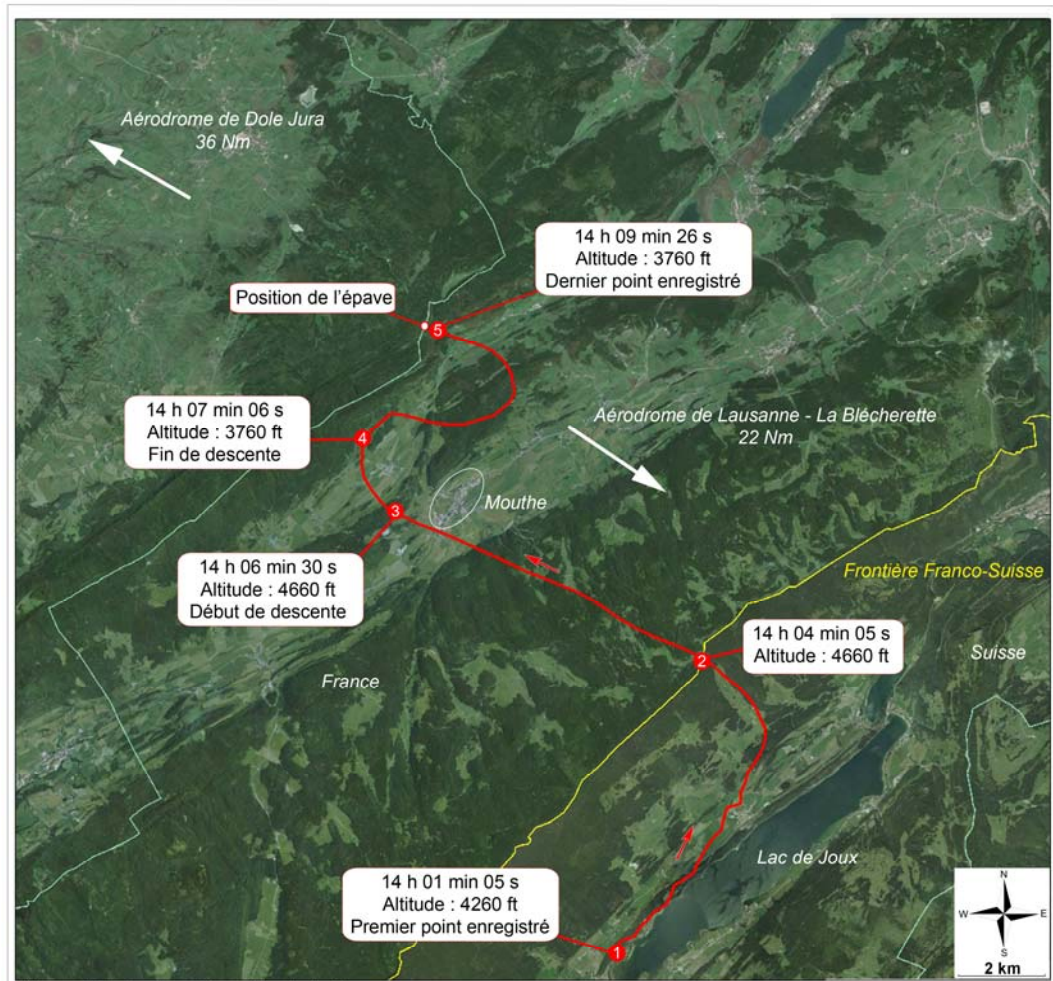
⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Robin DR380 immatriculé HB-EUN
Date et heure	26 mai 2015 vers 14 h 10 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Remoray-Boujeons (25)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, voyage
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, avion détruit

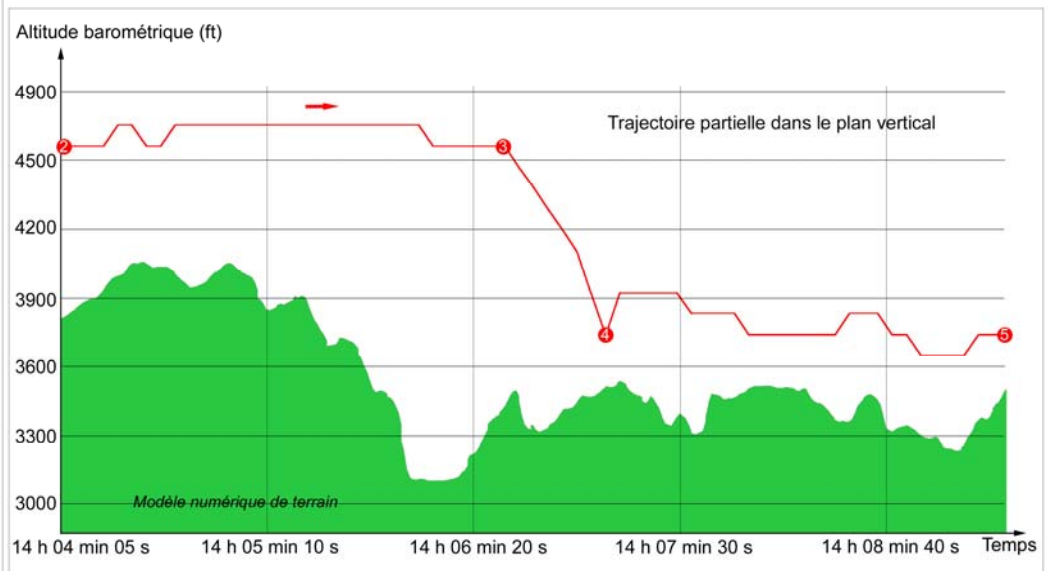
1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾Le plan de vol déposé par le pilote prévoyait un départ à 13 h 15 et une route Lausanne - Mouthe - Dole.

Le pilote décolle à 13 h 38⁽²⁾ de l'aérodrome de Lausanne-la-Blécherette (Suisse) accompagné d'un passager à destination de l'aérodrome de Dole Tavaux (39) situé à 57 NM. Arrivé à proximité de Mouthe (39), à 4 700 ft d'altitude, il effectue un premier demi-tour par la droite au cours duquel il descend de 900 ft, puis immédiatement après un second par la gauche, en légère descente. L'avion entre en collision avec le relief quelques secondes plus tard, à une altitude de 3 600 ft.



Source du fond cartographique: Google Earth



— Trajectoire partielle du HB-EUN issue des données du radar secondaire de La Dôle depuis 14 h 01 min 05 s jusqu'au dernier point enregistré

Les informations d'altitude sont calculées à partir du niveau de vol transmis par le transpondeur, corrigé du QNH local 1019 hPa.
Les temps sont indiqués en heure locale.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen de l'épave

L'examen de l'épave n'a mis en évidence aucun dysfonctionnement préalable à l'impact :

- l'avion était entier lors du premier contact avec les arbres ;
- l'avion avait une faible assiette à piquer lors de la collision avec la végétation ;
- les commandes de vol étaient continues ;
- les quatre réservoirs contenaient tous du carburant ;
- le moteur fournissait de la puissance lors de l'impact.

Ces observations sont cohérentes avec une collision avec le relief sans perte de contrôle.

L'endommagement du récepteur GPS Garmin 100⁽³⁾ qui équipait l'avion n'a pas permis d'en extraire des données de vol. Il n'a pas été possible de déterminer si des instruments de radionavigation étaient utilisés.

2.2 Conditions météorologiques

Les services de Météo France indiquent la présence d'une forte couverture nuageuse en cumulus et stratocumulus sur tout le trajet entre Lausanne et Dole. Ils estiment que le lieu de l'accident, de même que certains sommets du massif jurassien, était situé à l'intérieur de cette couche nuageuse. Des témoins confirment la présence de brouillard dans l'après-midi.

Le METAR de Payerne, à 40 km au nord-est de Lausanne, indiquait à 11 h 50 UTC la présence d'averses, de quelques nuages à 1 600 ft, de nuages épars à 3 600 ft et de nuages fragmentés à 5 800 ft.

Le METAR de Dole de 11 h 30 UTC indiquait un ciel couvert à 3 700 ft.

La carte TEMSI de 12 h 00 UTC faisait état de cumulus et stratocumulus épars à fragmentés à partir de 3 000 ft.

Entre Lausanne et Dole, plusieurs sommets culminent à plus de 4 000 ft.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote détenait une licence de pilote privé en cours de validité depuis 1993. Il totalisait plus de 1 550 heures de vol, dont 11 dans les trois derniers mois. L'autopsie pratiquée sur le corps du pilote n'a pas mis en évidence d'élément susceptible d'avoir contribué à l'accident.

Aucun document relatif à la préparation du vol (prévisions météorologiques, log de navigation) n'a été retrouvé à bord de l'avion. Le pilote disposait uniquement d'une carte aéronautique sur laquelle était tracée une ligne droite entre Lausanne et Dole. Des tickets pour un spectacle à Paris le soir même ont été retrouvés à bord de l'avion laissant supposer que le pilote avait prévu de s'y rendre.

⁽³⁾Ce type de GPS ne permet pas l'affichage de carte.

2.4 Questions relatives à la survie des occupants

La balise de détresse s'est déclenchée à l'impact, mais son signal n'a pas été capté par les secours. L'épave a été retrouvée environ trois heures après l'accident, vers 17 heures. La violence de l'impact n'a cependant laissé aucune possibilité de survie aux occupants.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Les conditions météorologiques prévues et observées montrent qu'il était probablement difficile voire impossible de franchir les montagnes du Jura en conditions météorologiques de vol à vue (VMC). En approchant de ces montagnes, le pilote a probablement perdu les références visuelles extérieures avant d'entrer en collision avec le relief.

La décision d'entreprendre ou de poursuivre le vol alors que les conditions météorologiques ne permettaient pas de franchir les montagnes du Jura résulte probablement des facteurs suivants :

- une préparation du vol insuffisante, ne permettant pas au pilote d'adapter son vol aux conditions météorologiques rencontrées et au relief survolé ;
- une forte volonté de se rendre à la destination prévue.

Le BEA a publié sur son site internet de nombreux rapports sur ce type d'accident, et une étude de sécurité « *Objectif : destination 1991 – 1996* »⁽⁴⁾. Le Recueil d'Événements Confidentiel (REC Info) n°1/2009⁽⁵⁾ offre également des comptes rendus de pilotes sur ce thème.

⁽⁴⁾https://www.bea.aero/uploads/tx_scalaetudessecureite/objectifdestination_01.pdf

⁽⁵⁾<https://www.bea.aero/fileadmin/documents/recinfo/pdf/recinfo.2009.01.pdf>