

ACCIDENT

9 octobre 2004 - avion immatriculé N20VP

Evénement :	collision avec le relief sans perte de contrôle.
Cause identifiée :	obstination à poursuivre le vol par conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages : pilote et passagers décédés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Piper PA-46 310 P « Malibu ».

Date et heure : samedi 9 octobre 2004 à 14 h 18.

Exploitant : privé.

Lieu : Corcelles-les-Monts (21), Mont Afrique.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 54 ans, PPL et IR délivrés par la Belgique valides jusqu'en 2001, PPL et IR de 2002 (invalides), délivrés par les Etats-Unis, 2 958 heures de vol dont plus de 300 heures sur type et 40 dans les trois mois précédents, environ 1 400 heures en IFR.

Conditions météorologiques : observées à Dijon-Longvic situé à 5 NM du site de l'accident : vent 030° / 8 kt, visibilité supérieure à 10 km, OVC Sc 800 pieds, température 14 °C, humidité relative 90 %, QNH 1011 hPa.

CIRCONSTANCES

En compagnie de trois passagers, le pilote, propriétaire de son avion, organise un vol depuis Ostende vers l'aérodrome privé de La Chassagne (21) situé à 11,4 NM à l'ouest de l'aérodrome de Dijon-Longvic. Les occupants ont décidé de passer un séjour d'agrément dans le château de La Chassagne. Le plan de vol déposé par le pilote stipule que la réalisation du vol Ostende / Dijon-Longvic est en régime de vol aux instruments, puis que la poursuite du vol est en régime de vol à vue jusqu'à la Chassagne. Il décolle d'Ostende à 12 h 32.

A 14 h 07, le pilote contacte le service d'information de vol de l'aérodrome de Dijon-Longvic. Il indique qu'il souhaite effectuer la procédure VOR/DME pour la piste 18 et qu'il poursuivra en régime de vol à vue vers La Chassagne dès que l'avion volera en conditions météorologiques de vol à vue. L'agent AFIS lui transmet les éléments suivants : piste 36 en service, visibilité 10 km, pluie, couvert à 800 pieds, et rappelle l'altitude de sécurité 3 300 pieds.

A 14 h 09, le pilote indique à l'agent AFIS qu'il débute la procédure VOR/DME pour la piste 18 en descente. A 14 h 12, il signale qu'il vole en conditions de vol à vue et qu'il passe en régime de vol à vue. Il demande ensuite la clôture de son plan de vol. A 14 h 13, le pilote annonce qu'il quitte le circuit puis la fréquence.

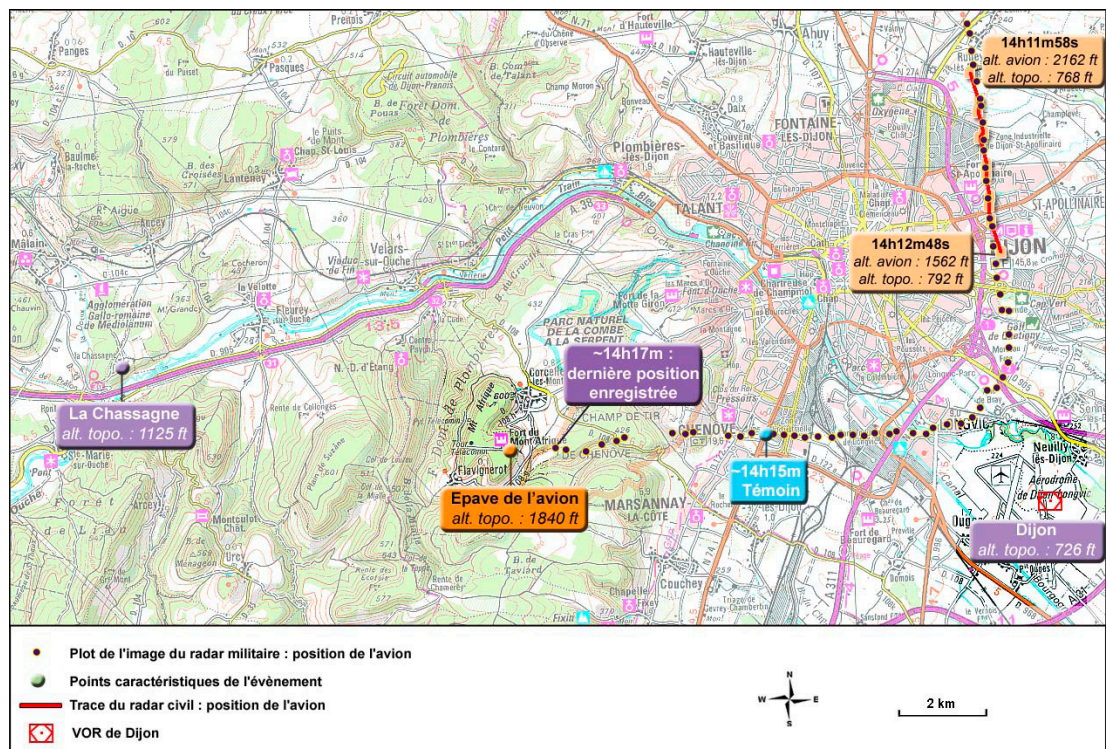
Vers 14 h 15, un témoin, instructeur avion, qui circulait dans le secteur de Corcelles-Les-Monts, aperçoit l'avion entrer dans les nuages à une altitude approximative de 1 700 pieds.

Quelques minutes plus tard, des personnes alertent les services de secours en leur indiquant qu'un avion vient de s'écraser sur le Mont Afrique où le relief est accroché par les nuages. L'épave du N20VP est retrouvée sur le flanc sud-est du mont à une altitude de 1 840 pieds. Les traces laissées dans la végétation indiquent que la trajectoire était légèrement descendante et l'avion peu incliné en roulis juste avant l'impact. L'examen du moteur montre qu'il délivrait de la puissance au moment de l'accident. Deux GPS sont retrouvés dans l'avion, mais les données n'ont pas pu être exploitées.

L'aptitude médicale, relative à la licence de pilote délivrée par les Etats-Unis en 2002, a été obtenue sur la base d'une fausse déclaration, omettant les éléments ayant préalablement motivé une inaptitude en Belgique. A ce moment-là, l'immatriculation de l'avion est changée d'OO-RVP à N20VP.

L'autopsie du pilote n'a pas révélé d'anomalie susceptible d'expliquer la survenue de l'accident.

Trajectographie



Données météorologiques disponible avant le départ

METAR de Troyes :

LFQB 090900Z 08009KT 9000 OVC013 11/09 Q1013=

LFQB 091000Z 08011KT 9999 BKN015 BKN100 12/10 Q1013=

METAR de Dijon :

LFSD 090900Z 03008KT 9999 OVC007 13/11 Q1012=

LFSD 090930Z 04007KT 9999 OVC007 13/11 Q1012=

LFSD 091000Z 04006KT 9999 OVC007 13/12 Q1012=

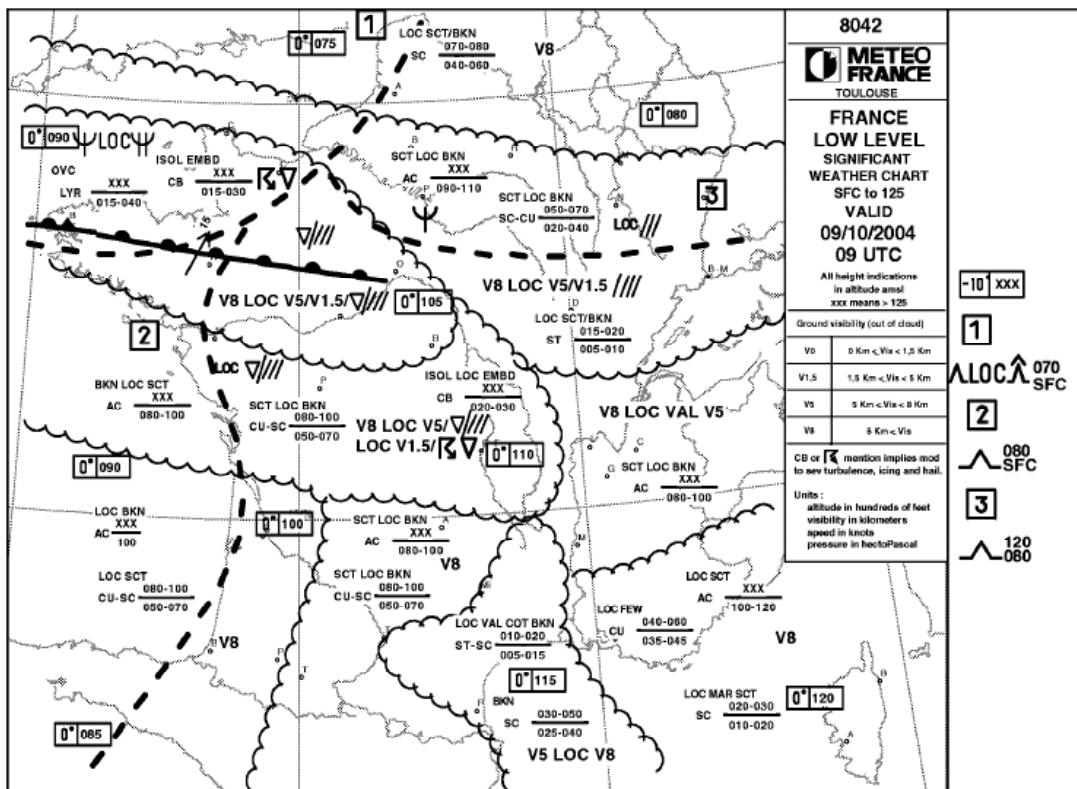
LFSD 091030Z 03008KT 9999 OVC007 14/12 Q1012=

TAF de Dijon :

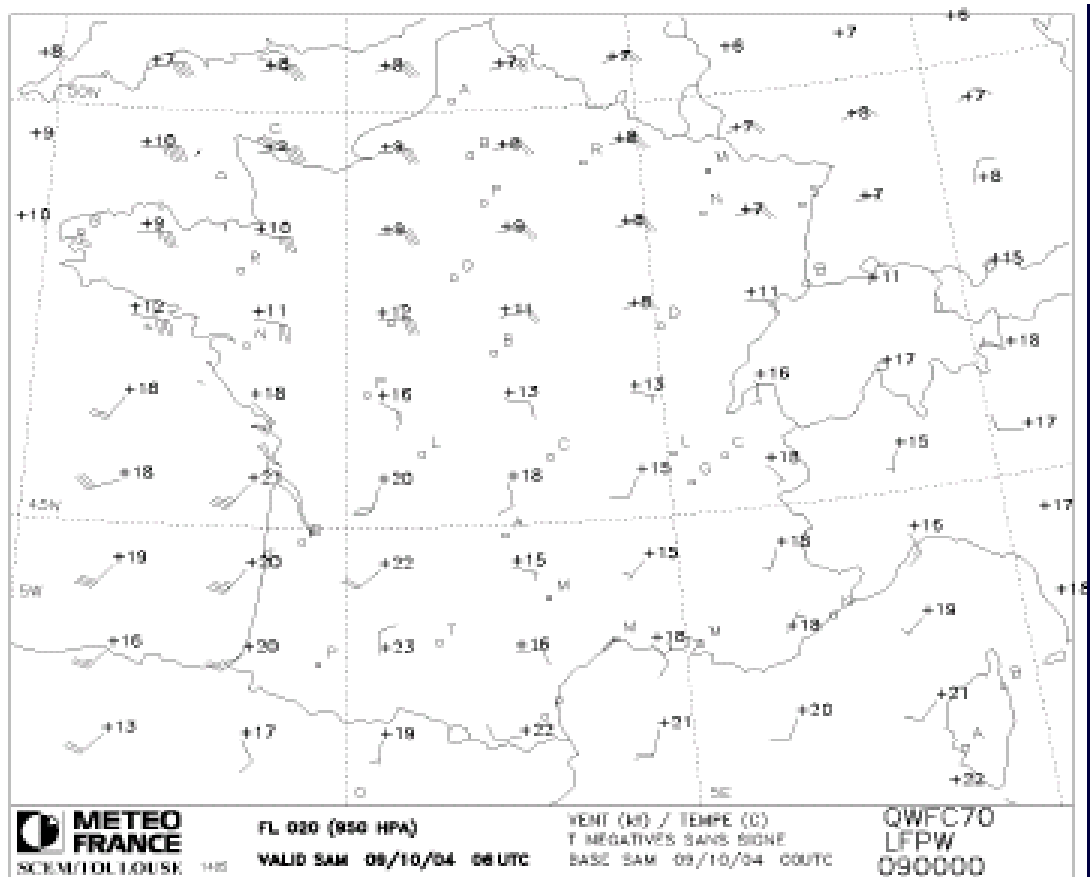
LFSD 090500Z 090615 04010KT 9999 OVC005 BECMG 0709 BKN010 BKN040
BECMG 0911 SCT015 SCT040 BKN100=

LFSD 090800Z 090918 03006KT 9999 OVC006 BECMG 0911 BKN010 BKN100
BECMG 1114 SCT015 SCT100 TEMPO 1418 -SHRA=

Carte TEMSI France



Carte des vents en France



Données météorologiques au moment de l'accident

METAR de Troyes :

LFQB 091100Z 09010KT 9999 OVC015 12/10 Q1013=

LFQB 091200Z 07010KT 9999 OVC018 13/10 Q1013=

LFQB 091300Z 08011KT 9999 -RA OVC018 Q1011=

METAR de Dijon :

LFSD 091100Z 03009KT 9999 OVC008 14/12 Q1011=

LFSD 091130Z 03007KT 9999 OVC008 14/12 Q1011=

LFSD 091200Z 04008KT 9999 -RA OVC008 14/12 Q1011=

LFSD 091230Z 03009KT 9999 OVC008 14/13 Q1011=

LFSD 091300Z 03008KT 9999 OVC008 14/12 Q1011=

Carte TEMSI France

