

ACCIDENT

7 juin 2008 - avion immatriculé G-ARHP

Evénement :	atterrissage forcé en montagne par conditions météorologiques défavorables.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> utilisation des informations d'un moyen de navigation non prévues pour le trajet, <input type="checkbox"/> manque de suivi de la navigation préparée.

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

Aéronef : avion Piper PA 22-160 « Tri-Pacer ».

Date et heure : samedi 7 juin 2008 à 15 h 07.

Exploitant : privé.

Lieu : Le Bessat (42), altitude : 2 700 pieds.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience :

- pilote, 57 ans, licence de pilote privé avion délivrée par le Royaume-Uni en 1981, 410 heures de vol dont 202 sur type, 11 heures dans les trois mois précédents dont 4 dans les vingt-quatre heures précédentes,
- passager en place avant droite : 61 ans, licence de pilote privé avion délivrée par le Royaume-Uni en 1990, 300 heures de vol,
- passager en place arrière : 47 ans, licence de pilote privé avion délivrée par le Royaume-Uni en 1988, 350 heures de vol.

Conditions météorologiques : au décollage de Saint-Etienne (42) : vent 340° / 11kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 3 000 pieds, BKN à 4 000 pieds, température 13 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1018 hPa. Estimée sur le lieu de l'accident : vent calme, visibilité réduite par la pluie, le site de l'accident se trouvait au niveau de la base des nuages.

CIRCONSTANCES

Les occupants, copropriétaires de l'avion, habitués à voyager ensemble à bord de l'avion, réalisent un voyage entre Popham (Royaume-Uni) et Athènes (Grèce). Ils font escale à Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel (45) et à Saint-Etienne

puis prévoient de partir vers Albenga (Italie). Le prévisionniste de Saint-Etienne leur indique que les conditions météorologiques sont défavorables sur ce trajet et ils décident de rejoindre l'aérodrome d'Aix-les-Milles (13). Le trajet choisi prévoit de passer par Givors (69) au sud de Lyon puis de suivre la vallée du Rhône jusqu'à destination.

Le pilote et ses passagers décollent à 14 h 52 de Saint-Etienne de la piste 36 revêtue et sortent du circuit vers l'est. Le pilote contourne l'aérodrome de Saint-Chamond (42) puis prend un cap vers le sud (voir carte et trajectoire ci-après). Le passager en place droite est en contact avec le SIV de Lyon et annonce qu'il se trouve à une altitude de 2 700 pieds. Il ajoute que le plafond nuageux ne leur permet pas de monter plus haut. Ils sont dans une vallée montante dans laquelle un demi-tour n'est pas possible. Le pilote décide de poser l'avion dans une forêt de sapins. L'avion heurte les arbres à une hauteur de douze mètres pour tomber dix mètres plus loin, à plat, au fond de la vallée montante.

Les pilotes disposaient de deux GPS portables et des cartes aéronautiques OACI éditées par l'IGN. L'un d'eux explique que le trajet était simple et qu'ils n'ont pas jugé nécessaire d'utiliser systématiquement le GPS. Pour ce trajet, ils n'ont pas programmé de route sur les GPS. Sur la carte au 1/500 000^{ème} utilisée, le pilote avait tracé un trait renseigné vers Givors pour rejoindre la vallée du Rhône.

L'enquête a montré qu'après le décollage de Saint-Etienne, le pilote a activé un GPS et suivi une trajectoire qui correspond précisément à la route programmée pour un voyage entre Saint-Etienne et Aix-les-Milles (13). Le pilote n'a pas suivi la route qu'il avait tracée sur la carte le jour de l'accident. La trajectographie montre que peu de temps avant la collision avec les arbres l'avion a quitté la route initialement prédéterminée dans le GPS en évitant les reliefs qui étaient dans les nuages.

