

Accident des avions GRUMMAN - G164 immatriculés F-GHNP et F-GFBJ

survenu le 24 avril 2020
à Saint-Pierre-la-Mer (11)

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

Heure	Vers 09 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Société Delta 2
Nature du vol	Épandage, vol de mise en place
Personne à bord	Un pilote par avion
Conséquences et dommages	Avions endommagés

Vol par conditions météorologiques dégradées, atterrissage forcé sur une plage, basculement sur le dos

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues, des témoignages, des enregistrements des données radar.

Les pilotes des avions F-GHNP et F-GFBJ prévoient de décoller à 07 h 00 de l'aérodrome Montpellier-Candillargues (34) à destination de celui de Perpignan-Rivesaltes (66) pour un vol VFR sans plan de vol en vue d'une mission de démoustication sur l'étang de Salses-le-Château (66). Cette mission doit comporter trois rotations et être suivie par un vol retour vers Montpellier-Candillargues avant une nouvelle mission vers Aigues-Mortes (30). Les pilotes diffèrent leur départ en raison des conditions météorologiques présentes à Montpellier.

À 08 h 45, jugeant les conditions propices, ils décollent. Les deux avions évoluent en formation à une altitude d'environ 500 ft, en suivant le trait de côte. Le pilote du F-GHNP, chef de la formation, constate une dégradation des conditions météorologiques et descend pour passer sous les nuages. La base des nuages ainsi que la visibilité continuent de baisser. Comme les avions ne sont pas équipés d'horizon artificiel, les pilotes n'envisagent pas le demi-tour et décident d'interrompre le vol. Ils larguent leur réservoir d'épandage avant l'atterrissage sur la plage. L'un des pilotes précise qu'il n'y avait pas 100 m de visibilité. Le F-GHNP roule environ 50 m dans du sable mou, passe en pylône puis sur le dos. Le pilote, qui n'est pas encore sorti de l'avion, entend le F-GFBJ le survoler et se poser un peu plus loin. Lors du roulement à l'atterrissage, ce dernier percute des poteaux en bois et termine sa course sur la gauche d'un poste de secours maçonné que le pilote n'avait pas détecté. L'avion passe en pylône puis sur le dos après avoir heurté un rondin de bois qui a arraché le train principal droit.



Source : Gendarmerie

Photo prise trois heures après l'atterrissage sur la plage

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Contexte du vol et trajectoires

La mission de démoustication a été demandée par l'Entente Inter Départementale Méditerranée pour la lutte anti-moustique (EID). Elle était prévue pendant la période de confinement liée à la pandémie COVID 19. De ce fait, seuls les vols d'utilité publique étaient possibles.

Les pilotes avaient tenté d'effectuer ce vol la veille mais avaient renoncé en raison des conditions météorologiques incompatibles avec le vol en VFR.

La précision des enregistrements radar ne permet pas une exploitation précise des données, seulement de dégager des tendances. En particulier, la croisière a été effectuée à la vitesse de 100 kt, à une hauteur d'environ 500 ft jusqu'à Frontignan (34) puis à 300 ft jusqu'à Sète en descente vers la plage de Valras (34).

2.2 Informations sur la société

La société DELTA 2 est une société de travail aérien qui effectue des missions de lutte incendie, de surveillance, de dispersion d'hydrocarbures, d'épandage d'agricole, de tractage de cibles et de protection des populations contre les nuisibles. Elle intervient notamment pour l'EID Méditerranée sur un secteur s'étendant de Marseille à la frontière espagnole et mobilise cinq avions, six pilotes et deux mécaniciens pendant dix mois de l'année pour cette activité.

2.3 Informations sur les pilotes

Le pilote du F-GHNP est titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL (A) depuis 2008. Le jour de l'accident, il totalisait environ 4 200 heures de vol dont 200 sur le type. Il était instructeur de qualification de classe multi-moteurs (CRI) et de vol aux instruments (IRI) dans un organisme de formation ATO entre 2008 et 2017.

Le pilote du F-GFBJ est titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL (A) depuis 2017. Il totalisait 1 224 heures de vol.

2.4 Informations météorologiques

2.4.1 Témoignages des pilotes

Les pilotes indiquent qu'à partir de 08 h 00 les conditions météorologiques à Montpellier étaient acceptables pour réaliser le vol. Ils ont toutefois noté que le METAR automatique de l'aérodrome de Béziers-Vias (34) mentionnait la présence de brouillard. Les pilotes indiquent avoir pris cette information avec « *prudence* » du fait du caractère automatique de la source. Ils ont décidé de consulter différents sites internet comportant des enregistrements vidéo en temps réel. Ils ont constaté une couverture nuageuse sur les zones de Sète et Agde mais indiquent que la visibilité sous la couche était bonne.

Les pilotes ajoutent qu'ils ont eu un contact téléphonique avec une personne de l'EID, située à Narbonne (11). Celle-ci leur a confirmé que « *la météo à Narbonne était bonne* ».

2.4.2 Situation générale et conditions estimées sur le site de l'accident (Source Météo-France)

Une masse d'air très humide est présente dans les basses couches sur l'Hérault. Elle est piégée par une inversion de température dont le sommet culmine vers 1 500 à 2 000 ft de hauteur. Des stratus sont présents entre 400 et 700 ft. Cette couche de nuage s'épaissit par convection diurne liée à l'ensoleillement et se transforme localement en brouillard.

- Nuages : plafond au sol, épaisseur comprise entre 1 000 et 2 000 ft.
- Phénomènes : brouillard sur la zone vers 08 h 30.
- Visibilité : comprise entre 300 et 600 m.
- Vent : 040-060° 4 à 6 kt.
- Température/Température de rosée : 14 °C /14 °C.
- QNH : 1 017 hPa.

Seuls les METAR AUTO étaient disponibles pour les stations des aérodromes de Montpellier Méditerranée, Béziers-Vias et Perpignan Rivesaltes.

- LFMT 240630Z AUTO 11003KT 080V140 7000 OVC006 15/15 Q1017=
- LFMU 240630Z AUTO 04004KT 0350 R09/0500N FG VV/// 13/13 Q1017=**
- LFMP 240630Z AUTO 00000KT CAVOK 14/12 Q1016=

Il n'y avait pas de TAF en raison d'une production réduite liée à la situation de pandémie COVID 19.

Les TEMSI 06 et 09 UTC prévoyaient la présence de brouillard local.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Les pilotes ont entrepris un vol VFR en formation, en vue d'un épandage proche de leur destination. Ils ont effectué la croisière à une hauteur d'environ 500 ft avant de descendre en raison de la dégradation des conditions météorologiques. Ils ont retardé leur décision de faire demi-tour, compte tenu des informations météorologiques acquises avant le vol, à proximité de leur route et à destination. Ne disposant pas d'horizon artificiel, ils ont renoncé au demi-tour par visibilité réduite en raison de la présence de brouillard et ont décidé d'atterrir sur une plage.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la décision d'entreprendre le vol par conditions météorologiques dégradées et de le poursuivre alors que les conditions se détérioraient :

- La pression temporelle et économique liée à l'activité et la charge de travail saisonnière, accentuée par l'annulation et le report de la mission de la veille.
- La sous-estimation des informations des messages METAR du fait de leur caractère automatique.
- Le biais de confirmation, quant à la possibilité de réaliser le vol, entraîné par les informations obtenues lors de l'appel téléphonique avec la personne de l'Entente Inter Départementale Méditerranée pour la lutte anti-moustique (EID) située à Narbonne et par le METAR de l'aérodrome de Perpignan Rivesaltes, proche de leur destination.

Ont contribué aux passages en pylône lors du roulement à l'atterrissage sur la plage :

- Les posés sur la plage sans référence visuelle extérieure et sans pouvoir estimer de l'état de surface de la plage ou la présence d'objets.