

INCIDENT AERIEEN SURVENU LE 4.12.1954  
-----

I - MISSION

Date : Décembre 1954

Type d'avion : VANNEAU II

Conditions Météo :

14 h.00	{	Plafond	: 8/8/ S.C. à 600 m.
		Visibilité	: 10 km.
		Vent Sud	: 6 noeuds
15 h.00		Mêmes conditions le vent passe SSW 15 Noeuds	
16 h.00	{	Plafond	: 8/8 S.C. à 480 m.
		Visibilité	: 8 km.
		Vent	: SSE 8 noeuds

Mission : vol local à vue, exercice de percée par variation de Q.D.M. avec le gonio du terrain.

Durée prévue : 1 heure

II - CONSIGNES RECUES AU BRIEFING

- 1°) Exercices de percée fictive.
- 2°) Rester en vol à vue et ne pas s'engager dans les nuages.
- 3°) Veiller particulièrement aux risques de collision du fait que 3 autres appareils seront en vol à la même heure.
- 4°) En dehors des exercices effectués sur II7.9 écouter la fréquence propre de la formation.
- 5°) Rappel des consignes d'utilisation des moyens radio de navigation
- 6°) En cas d'obligation de déroutement deux terrains voisins avaient été indiqués au pilote.

### III - DEROULEMENT DU VOL

Décollage à 14 heures 41 sur MORANE 472 ANNEAU après essai radio au sol.

Le pilote met cap au sud, monte à 300 mètres, vire de 180°, puis se dirige vers une zone un peu plus dégagée.

Après quelques minutes de vol, le pilote remarque que le plafond n'est pas plus élevé et que la visibilité horizontale diminue, il décide de faire demi-tour et au cours de son virage à gauche se trouve subitement dans les nuages. Après avoir essayé, mais sans succès de retrouver les conditions de vol à vue au cap inverse, il prend de l'altitude craignant d'emboutir un obstacle.

A partir de ce moment le pilote commence à émettre, le contact est établi avec le gonio de son terrain (117.9) mais la réception du MORANE est mauvaise, le pilote ne peut exploiter les renseignements reçus : - Q.F.E. plafond et cap - Trois fois de suite il descend jusqu'à 200 m. à l'altimètre, n'arrivant pas dans ces tentatives à retrouver les conditions de vol V.F.R., obsédé par la crainte de percuter le sol remonte en altitude au cap 240. Après avoir perdu le contact avec le gonio du terrain, il passe sur 121.5 et malgré les appels réitérés, ne perçoit aucune réponse.

La nuit étant tombée, il allume l'éclairage du tableau de bord, et vérifie ses instruments.

Dans l'espoir d'améliorer son émission et réception radio, il monte à 4000 m. à cette altitude, il réduit afin d'économiser l'essence au maximum.

Il émet à nouveau, mais sans succès et songe à l'éventualité d'un parachutage. Gêné par une buée opaque couvrant le "cockpit", il largue la verrière après avoir pris la précaution de descendre le siège à fond, mais est légèrement blessé à l'arcade sourcillière gauche n'ayant pas eu le réflexe de baisser la tête. Pendant ces manœuvres, il se retrouve à 4.200 m. au-dessus d'une couche nuageuse dont l'horizon est barré par des cumulo nimbus.

À la vue de ces nuages, il décide de prendre le cap inverse 60° qui est dégagé.

N'étant plus obligé de voler aux instruments il effectue un essai de sortie de carlingue.

À cet effet il réduit la vitesse à 140 km/h., sort les volets de 20°, se déboucle et effectue sans succès une tentative d'évacuation.

À partir de ce moment il émet sur chaque channel à tour de rôle le message de détresse M.Y.D.I.Y (3 fois) suivi de l'indicatif de l'avion puis signale "position inconnue" et "à bout d'essence".

Le genio de flanquement de LUXEUIL reçoit l'appel de l'avion mais très faiblement et ne peut se faire recevoir par lui.

Le C.L.I. LUXEUIL alerte DIJON et PRUNLY-BELLEVILLE à 17 h.45 TU.

À 18 h.10 TU le premier contact bilatéral est établi avec DIJON qui transmet aussitôt des caps vers la base.

Le pilote est ainsi amené à la verticale de la piste (hauteur 100 m.) dont il peut distinguer les lucarnes du Phare de Rappel.

Une première tentative d'atterrissage est manquée, le pilote se trouvant en position d'atterrissage alors qu'il a déjà parcouru les 2/3 de la piste.

L'atterrissage est réussi à la deuxième tentative.

Le plafond est à ce moment là de 40 mètres et la visibilité horizontale 300 mètres.

Les messages signalant l'atterrissage sont alors envoyés au C.C.R. et à la base à laquelle appartient le pilote.

Durée réelle du vol : 04 h.05.

#### ENSEIGNEMENTS

- I - L'exploitation du compte-rendu de cet incident met en évidence de graves erreurs dont il importe de tirer tous les enseignements.

Les accidents graves et tout particulièrement les accidents mortels comportent en règle très générale une part prépondérante de fautes dues au personnel. Ces accidents auraient souvent dû être évités si les mêmes fautes déjà commises antérieurement avaient été suffisamment dégagées et commentées et si tous les enseignements en avaient été tirés.

- II - C'est ainsi que l'on peut relever à propos de ce vol que :

- Le pilote "mis en l'air" dans des conditions délicates mais acceptables pour le moment, insiste beaucoup trop pour effectuer sa mission et ceci à une saison et à une heure où les conditions météorologiques ne peuvent normalement que s'aggraver et quelquefois très rapidement.
- Il effectue un vol VFR mais à la limite inférieure de la couche nuageuse, à proximité du sol et dans des mauvaises conditions de visibilité. En opérant ainsi, il ne respecte pas les véritables conditions du vol VFR et risque fort de se trouver engagé en vol IFR sans l'avoir voulu et ceci dans de très mauvaises conditions (en virage, face à des obstacles....)

S'étant trouvé subitement dans cette situation, il s'est manifestement affolé, devant concentrer tous ses moyens à maintenir son avion en état de vol. Sa procédure de percée semble avoir été inexistante, sans que l'on puisse vraiment incriminer son poste radio qui a parfaitement fonctionné par la suite.

- Le pilote déclare avoir effectué "deux ou trois" tentatives de percée en descendant jusqu'à 200 m. sans retrouver les conditions de vol à vue. Ou bien ceux qui le dirigeaient au sol ne lui ont pas fixé l'altitude de sécurité et ont commis de ce fait une faute d'autant plus grave qu'ils s'adressaient à un pilote inexpérimenté et en difficulté, ou bien ce dernier a commis une infraction très grave aux ordres donnés.

L'accident mortel, dans ces circonstances, n'a pu être évité que par un hasard heureux : tentatives de percée dans des zones exceptionnellement bien dégagées, erreur favorable dans la lecture de l'altimètre, erreur favorable dans l'affichage du Q F E si ce dernier a été corrigé, ce qui n'est pas précisé.

- Ayant envisagé d'évacuer l'appareil, le pilote a tenté d'enjamber la carlingue, montrant par là qu'il ne connaissait pas les consignes d'évacuation. Il s'est ainsi mis délibérément dans une situation critique et dangereuse.

En conséquence, 20 POINTS NEGATIFS avec bénéfice du sursis ont été infligés au pilote pour les motifs suivants :

- S'être engagé dans le mauvais temps sans pouvoir faire demi-tour.
- Avoir percé sans connaître la hauteur de la base des nuages et sans être certain de sa position.

Le sursis a été accordé pour tenir compte du comportement du pilote à la fin du vol.

III - Cette série d'erreurs n'a pas eu finalement la sanction que l'on pourrait redouter parce que :

- Le pilote s'est ressaisi et a par la suite fait preuve d'une très belle endurance et d'un très grand sang-froid.
- Un concours de circonstances heureux et l'esprit d'initiative du personnel du contrôle local de la base de LONGVIC ont permis de sauver le pilote et l'avion avec beaucoup de chance, il faut le reconnaître, car ici encore les risques pris furent considérables.

IV - Il est inutile de souligner ce qu'une telle clémence du destin peut avoir d'heureux et aussi d'exceptionnel et il convient que les lacunes d'instruction qui sont à l'origine de ces erreurs soient rapidement comblées.

Tout chef aérien doit avoir à un égal degré le souci d'amener le personnel dont il a la charge au niveau d'entraînement le plus poussé et le plus complet et aussi d'éviter qu'aux risques inévitables du métier s'ajoutent des risques dus à l'ignorance ou à des négligences. La préoccupation de la sécurité des équipages qui lui sont confiés doit rester constante et vigilante; elle doit représenter une part non pas négative, mais essentielle et positive de l'instruction.

De cet incident il faut retenir les enseignements suivants :

- nécessité absolue de la discipline de vol et de la précision des ordres. Si les conditions de vol ne permettent plus l'exécution de la mission, le pilote doit rallier le terrain et se poser.
- prévoir des terrains de recueil équipés pour le cas où le terrain de base ne peut être rejoint.
- vérifier les consignes d'utilisation de l'altimètre et d'affichage du Q.F.E.
- rappeler qu'un fonctionnement défectueux de la radio rend l'avion indisponible.