

ACCIDENT

survenu au planeur motorisé immatriculé D-KSVT

Événement :	atterrissage manqué.
Cause identifiée:	décision de poursuivre l'atterrissage après une finale non stabilisée.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : planeur motorisé Stemme S10VT.

Date et heure : 21 mars 2000 à 17 h 00.

Exploitant : société.

Lieu : AD Fayence (83).

Nature du vol : convoyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 56 ans, VV de 1990 délivré par l'Allemagne, 1 900 h de vol dont 1 500 h sur type et 15 h dans les 90 derniers jours.

Conditions météorologiques : estimées sur le lieu de l'accident : vent 180°/5 kt.

Circonstances

Le pilote décide d'effectuer un vol entre Hassfurth (Allemagne) et Fayence (83) pour convoier l'appareil en vue d'essais de certification au Centre d'Essais en Vol. Après un vol de cinq heures, il effectue une reconnaissance de l'aérodrome de Fayence, sur lequel il va atterrir pour la première fois, et il décide de se poser en piste 10 qui offre huit cents mètres de distance utilisable pour l'atterrissage. Il explique qu'il se présente au niveau du seuil de piste, à une vitesse qu'il estime à 120 km/h. L'aéronef touche une première fois, à cinq cents mètres du seuil de piste, rebondit, et atterrit cent mètres plus loin. Au roulage, à environ 40 km/h, le pilote exécute un virage à gauche quand il voit se rapprocher l'extrémité de la piste. Le train principal s'efface et le groupe motopropulseur est fortement endommagé. Le pilote indique qu'il a voulu se poser avec les volets sortis à 10°, mais le cran de verrouillage était certainement mal enclenché car les volets sont revenus à leur position initiale (0°). Le pilote précise qu'il était trop haut, avec une vitesse trop élevée, et qu'il avait surestimé le vent de travers sur l'aérodrome. Un témoin au sol déclare que la puissance du moteur ne semblait pas totalement réduite. Le pilote a effectué cinq heures de vol le jour de l'accident et cinq heures de vol la veille. La fatigue a probablement été un facteur contributif à l'accident.

Le moteur, de type ROTAX 914, dispose d'un système de rappel automatique de la commande de puissance, ce qui provoque la délivrance d'une puissance non négligeable lorsque le dispositif de blocage de la manette est desserré ou insuffisamment serré.

ATTERRISSAGE A VUE Visual landing

Ouvert à la CAP
Public Air Traffic

01 FAYENCE LFMF

00 09 07

Non WGS-84

ALT en ft

ALT AD : 741 (26 hPa)

LAT : 43 36 32 N

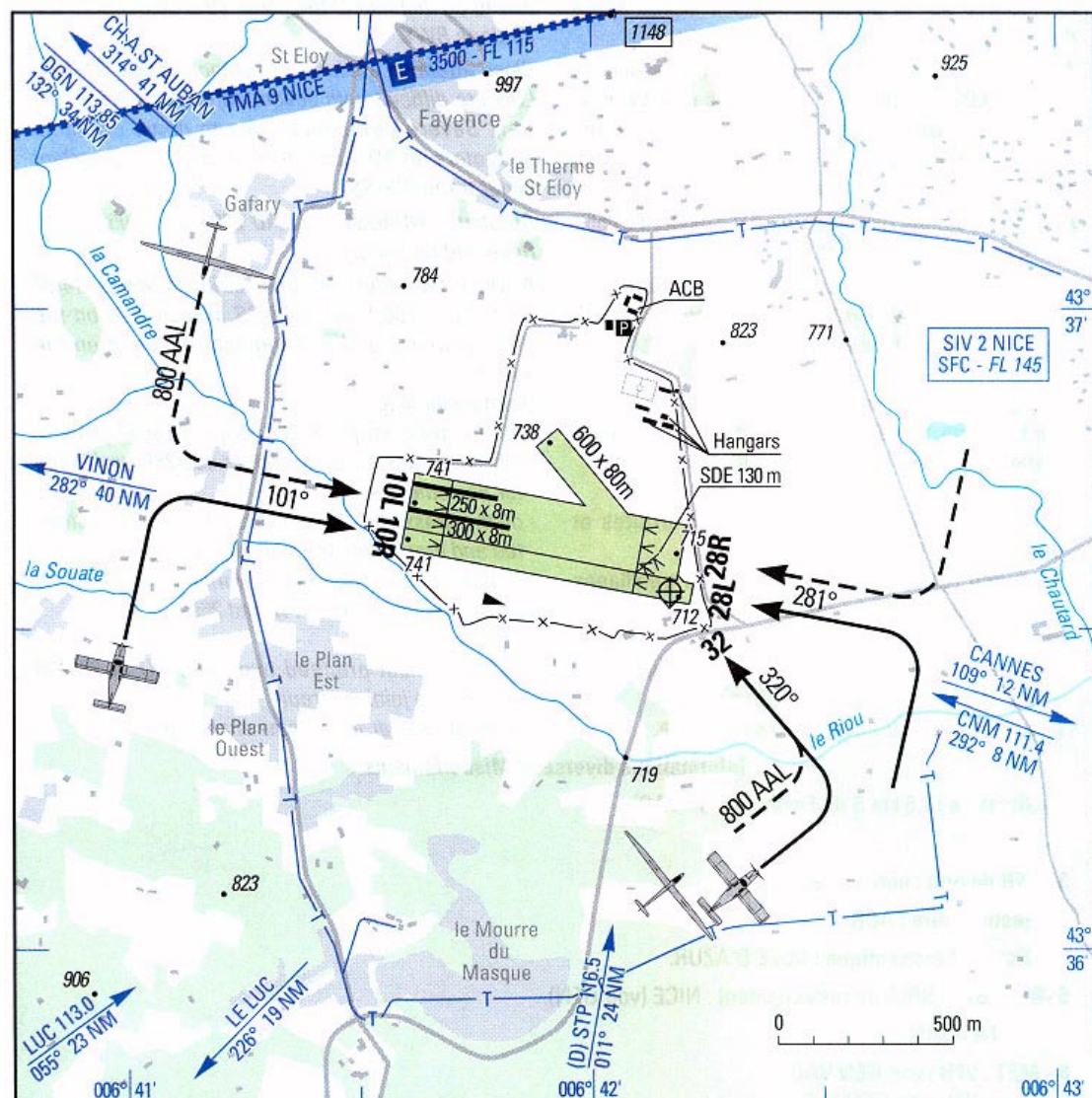
LONG : 006 42 10 E

DEC 1° W (95)

APP : NICE Approche 120.85 - 125.575 (s)

TWR : NIL

A/A FAYENCE 119.05



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
10R 28L	101 281	830 x 50	Non revêtue Unpaved	-	830 830	830 830	725 690
10L 28R	101 281	800 x 160	Non revêtue Unpaved	-	800 800	800 800	695 680

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL

