

ACCIDENT

10 octobre 2006 - avion immatriculé N3103L

Événement :	décrochage en courte finale, atterrissage dur.
Cause identifiée :	compétences insuffisantes pour entreprendre cet atterrissage.

Conséquences et dommages : cellule, aile, groupe motopropulseur et train principal fortement endommagés du côté gauche.

Aéronef : avion Beechcraft 200 « King Air ».

Date et heure : vendredi 10 octobre 2006 à 15 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : altiport Courchevel (73), piste 22 revêtue.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : 2 pilotes + 3.

Titres et expérience :

- ☐ pilote en place gauche, 52 ans, licence américaine privée de 2003, qualification multimoteur délivrée par les Etats-Unis en 2003, 380 heures de vol comme commandant de bord, 50 heures sur type, 73 dans les 3 mois précédents dont 31 sur type, qualification de site de 2003, prorogée en avril 2006,
- ☐ pilote en place droite, 53 ans, ATPL de 1999 délivré par le Royaume-Uni, FI, 4 578 heures de vol dont 204 sur type, 142 dans les 3 mois précédents dont 90 sur type, qualification de site de 2004.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent faible de secteur nord, CAVOK, QNH 1019 hPa.

CIRCONSTANCES

Le commandant de bord, en place gauche, a récemment acquis l'avion pour le compte de la société dont il est Président Directeur Général. Il est assisté par un pilote, en place droite, dont il loue les services pour certains vols.

Après une escale à Mulhouse Habsheim (68), l'avion décolle en régime de vol aux instruments à destination de Courchevel. Le pilote en place droite est commandant de bord. En passant Genève, il annule son plan de vol IFR et poursuit en régime de vol à vue comme prévu. Le pilote en place gauche prend les fonctions de commandant de bord. A l'arrivée à Courchevel, il

survole le point « W » et indique à la radio qu'il se reporte au point « N ». Le chef pilote de l'aéroclub de Courchevel, également en vol, lui rappelle que, comme l'AFIS est fermé, il doit effectuer une verticale de la piste afin de prendre les références altimétriques, s'informer du vent et du trafic.

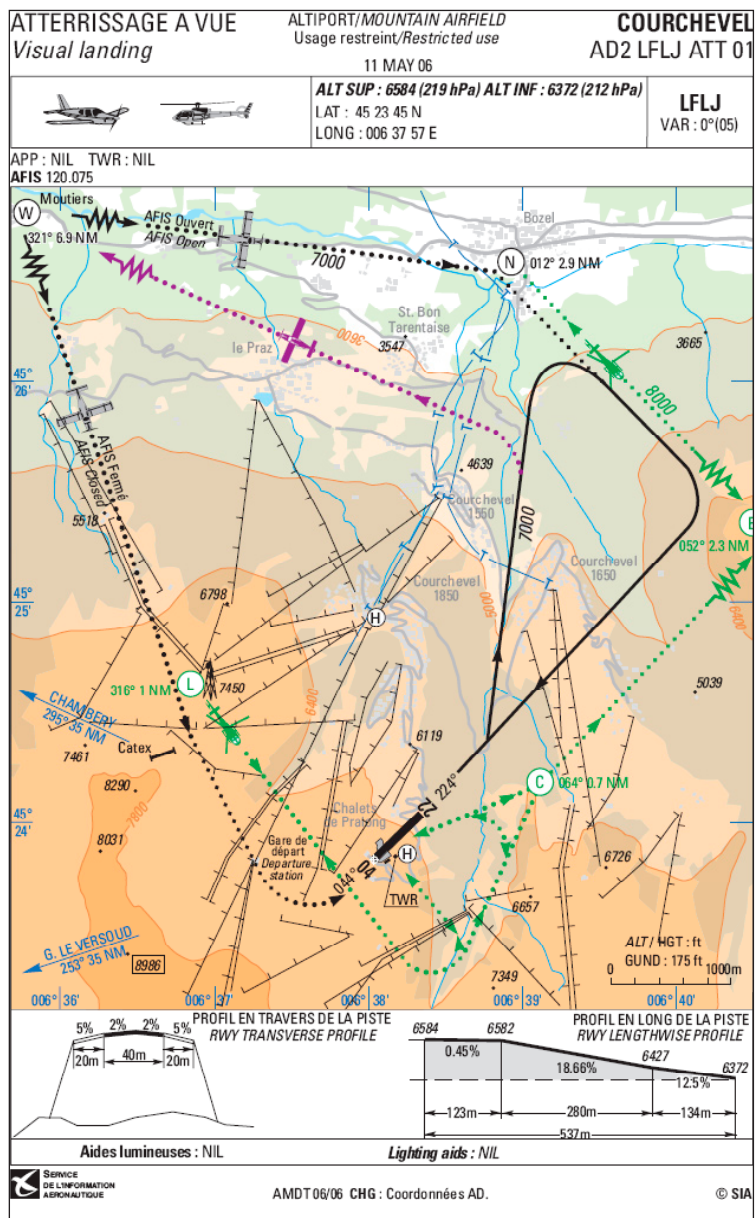
Après le passage à la verticale, le pilote effectue un circuit de piste puis se présente pour l'atterrissage. En très courte finale, l'avion décroche et heurte le sol en début de piste. L'avion ne quitte pas la bande revêtue et rejoint le parking de manière autonome.

L'écoute du CVR montre qu'au cours du circuit d'aérodrome, le pilote en place droite attire l'attention à plusieurs reprises sur la vitesse qui est insuffisante. Pendant les sept secondes précédant l'impact, l'avertisseur de décrochage retentit sans interruption. Le pilote en place droite annonce avec fermeté « give more power ! », puis « a bit power, power ! ». La puissance des turbines augmente brusquement et de manière dissymétrique peu avant l'impact avec le sol.

Le commandant de bord indique qu'il a ressenti une vitesse sol trop élevée en finale, qu'il a trop diminué la puissance et qu'il a été surpris par le temps de montée en puissance des turbines.

Les deux pilotes sont habitués à atterrir sur cet altiport aux commandes d'un Cessna 421, plus léger et équipé de moteurs à pistons. Ils atterrissaient pour la première fois à Courchevel aux commandes d'un avion équipé de turbopropulseurs.

La réglementation américaine n'impose pas de qualification propre aux turbopropulseurs. La qualification multimoteur suffit.



Carte d'atterrissage à vue de Courchevel