

RAPPORT

Accident survenu le 26 septembre 2009 à l'avion immatriculé F-GSBD

Evénement :	atterrissage avant le début de la piste d'un altiport, en instruction.
Cause probable :	communication insuffisante entre le pilote et l'instructeur.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage droit, aile droite et longeron d'aile endommagés.

Aéronef : avion Robin DR 400-180, hélice Sensenich 76EM855-0-64 caractérisée par un « grand pas ».

Date et heure : samedi 26 septembre 2009 à 16 h 22.

Exploitant : club.

Lieu : altiport Peyresourde (65), altitude 5 190 pieds, piste 10 revêtue 340 m x 20 m, pente moyenne 17 %.

Nature du vol : instruction.

Personne à bord : pilote + instructeur + 2 (pilotes privés).

Titres et expérience :

- pilote, 29 ans, PPL (A) de 2002, 132 heures de vol sur avion, toutes sur divers modèles de DR 400 ;
- instructeur, 64 ans, PPL (A) de 1969, FI (A) de 1993 qualification de pilote de montagne de 1987, non titulaire d'une qualification d'instructeur montagne, 5 832 heures de vol, 23 dans les trois mois précédents, dont 12 heures en montagne comportant 23 atterrissages à Peyresourde sur DR 400-160 et DR 400-180 , environ 1 300 heures de vol en instruction.

Conditions météorologiques : présumées sur le site de l'accident : vent 330° / 4 kt, visibilité 9 km, BKN à 8 000 pieds, température 14 °C, température du point de rosée 9 °C, QNH 1020 hPa.

CIRCONSTANCES

Certains pilotes de l'aéroclub souhaitent bénéficier d'une sensibilisation au vol en montagne. Pour cela, l'association organise le 18 septembre 2009 une formation préalable théorique d'une durée de deux heures trente. La partie pratique doit comporter des vols en région montagnaise et des notions

relatives à l'atterrissage sur des aérodromes d'altitude. Les conditions météorologiques défavorables le 19 septembre obligent à reporter les vols au samedi suivant.

Le samedi 26 septembre 2009, les participants préparent leurs vols. Après dissipation du brouillard, six participants se répartissent dans deux avions, un DR 400-160 et un DR 400-180 dans chacun desquels un instructeur doit s'installer en place avant droite. Au dernier moment, l'arrivée d'un septième pilote incite à modifier la répartition dans les avions en tenant compte des performances de chacun d'eux ainsi que des limitations de masse et de centrage.

Le F-GSBD, avec quatre personnes à bord, décolle de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes (31) vers 14 h 15, navigue dans les Pyrénées et atterrit à Bagnères-de-Luchon (65) après une heure et six minutes de vol. A l'escale, l'occupant en place avant gauche permute avec un participant de l'arrière. L'avion décolle pour rejoindre l'altiport de Peyresourde où il atterrit trois fois, la durée de ce deuxième vol est de quarante-huit minutes. Le dernier changement d'équipage s'opère alors. Le nouveau pilote en place avant gauche doit effectuer quelques approches sur l'altiport avant le retour à Toulouse-Lasbordes.

Le décollage, les évolutions aux abords des installations et l'approche finale n'appelle aucune remarque de la part de l'instructeur : les vitesses requises et les trajectoires semblent convenablement tenues pour un point de visée situé à environ quarante mètres avant le début de la bande revêtue. A l'arrondi, les occupants sentent que l'avion s'enfonce légèrement sans que l'avertisseur de décrochage ne retentisse. Ils entendent un claquement sourd alors que l'avion atterrit durement. Lors du roulement à l'atterrissage l'avion s'affaisse sur le côté droit et dévie vers la limite droite de la piste avant de s'immobiliser.

L'examen du site et de l'épave montre que l'avion a touché durement le sol à une quarantaine de centimètres avant le début de la bande revêtue.

Le pilote en place gauche avait averti l'instructeur du DR 400-160, dans lequel il devait initialement embarquer, qu'il n'avait pas piloté d'avion depuis un an et qu'il n'avait jamais utilisé d'aérodrome d'altitude. Il fréquentait les locaux de l'aéroclub où il avait brièvement rencontré l'instructeur du DR 400-180. Il n'avait pas informé cet instructeur sur son expérience récente. Ce dernier ne l'avait pas questionné à ce sujet, n'avait pas préalablement consulté le fichier des pilotes de l'association et ne s'était pas concerté avec l'instructeur du DR 400-160. Dans ces conditions, il est fortement probable que :

- le pilote ait insuffisamment corrigé la variation d'un paramètre de vol ou ait omis une des actions spécifiques de l'atterrissage sur aérodrome d'altitude,
- l'instructeur, influencé par la qualité apparente de la tenue de trajectoire jusqu'en courte finale, ait été moins attentif aux actions du pilote à l'arrondi et ait agi tardivement sur les commandes.

Le pilote avait assisté à la formation théorique préalable.