

## ACCIDENT

28 février 2009 - avion immatriculé F-GMXV

<b>Événement :</b>	collision avec la piste.
<b>Cause identifiée :</b>	décision de poursuivre l'approche sans disposer de références visuelles suffisantes permettant d'estimer la hauteur de l'avion par rapport à une piste enneigée.

**Conséquences et dommages :** train avant et train principal droit, aile gauche, hélice endommagés.

**Aéronef :** avion Robin DR 400-180.

**Date et heure :** jeudi 26 février 2009 à 11 h 45.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Pontarlier (25), piste 20 revêtue, altitude 2 680 ft.

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 3.

**Titres et expérience :** pilote, 40 ans, PPL(A) de 2007, 270 heures de vol, 45 sur type dont 5 dans le mois précédent.

**Conditions météorologiques :** mesurées par la station de Pontarlier à 12 h 00 : vent calme, CAVOK, température 5 °C, QNH 1025 hPa, hauteur de neige 25 cm.

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Montbéliard (25) en compagnie de trois passagers dans l'intention de déjeuner à Pontarlier, à quarante milles nautiques. Il explique qu'après environ deux minutes de vol il aperçoit de la neige sur le sol. La couverture neigeuse s'étend jusqu'à Pontarlier. A l'arrivée, le pilote repère l'aire de stationnement déneigée, les hangars de l'aérodrome et les lacs situés au sud-ouest des pistes (voir carte d'atterrissage à vue ci-après). Il estime la position des pistes à partir de ces éléments et pense qu'il ne pourra probablement pas atterrir. Il effectue néanmoins un survol de reconnaissance à une hauteur de 1 500 pieds. Au cours du survol, il distingue des traces sur la piste. Il décide de s'intégrer en vent arrière pour la piste 20 dont il peut estimer la position du seuil par rapport à la position des hangars de l'aéroclub situés à proximité. Il prévoit la possibilité d'interrompre son approche juste avant d'atterrir. L'aérodrome est utilisé en auto-information et aucun autre aéronef n'est présent dans le circuit d'aérodrome.

L'approche est stable, sans turbulences. Le pilote suit une trajectoire sous le plan de descente afin de mieux observer la neige. Lorsqu'il constate que l'épaisseur de neige est importante, il décide de remettre les gaz. Au même instant l'avion touche la piste<sup>(1)</sup> avant que le pilote ait eu le temps d'agir sur l'assiette de l'avion et sur la commande de puissance.

<sup>(1)</sup>à 150 mètres du seuil de la piste.

L'avion glisse sur trente mètres environ et s'immobilise sur la piste après un virage de quatre-vingt-dix degrés à gauche.

Le pilote indique qu'avant son départ il a consulté les Notam et la carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome de Pontarlier. Cette dernière mentionne la présence de neige sur les pistes en hiver. Elle indique également la possibilité de se renseigner auprès de l'aéroclub (voir extrait des consignes particulières ci- après). Le pilote ajoute qu'il n'a pas appelé ce dernier avant son départ car il pensait que les pistes seraient déneigées et qu'il a déjà rencontré des difficultés à joindre l'aéroclub de Pontarlier. Il n'y avait pas de neige sur l'aérodrome de Montbéliard lorsqu'il a décollé.

Deux webcams situées sur l'aérodrome de Pontarlier permettent de voir sur Internet les pistes et les aires de stationnement. L'une des caméras ne fonctionnait pas le jour de l'accident et le pilote explique qu'il ne réussissait pas à observer les images de la deuxième avec son ordinateur.

Le pilote précise qu'il n'a pas pensé à réaliser un passage à faible hauteur au-dessus de la piste pour estimer l'épaisseur de la neige. Au cours de son instruction, l'instructeur l'avait autorisé à effectuer des circuits d'aérodrome en solo sur piste enneigée à Montbéliard. L'épaisseur de la neige était alors d'environ cinq centimètres.

Les traces observées sur la piste avaient été laissées par un avion équipé de skis.

L'absence de définition de critères précis permettant la prise de décision d'atterrir a contribué à l'accident.