

**Déroutement par conditions météorologiques défavorables,  
décrochage lors de l'arrondi, sortie latérale de piste**

<b>Aéronef</b> Avion Robin DR400-180	<b>Immatriculation</b> F-GDYT	<b>Exploitant</b> Club
<b>Date et heure<sup>1</sup></b> Jeudi 22 juillet 2010 vers 8 h 50	<b>Lieu</b> Aérodrome de Vesoul Frotey (70)	<b>Conséquences</b> Avion fortement endommagé

Le pilote décolle peu avant 8 h 00 de l'aérodrome de Sarre-Union (67) avec trois passagers pour un vol à destination de l'aérodrome de Nîmes Courbessac (30) pour rencontrer des amis. Il prévoit une escale à Dôle Tavaux (39) pour avitailler. Il explique qu'en croisière, il rencontre des conditions météorologiques dégradées. Il décide de se dérouter sur l'aérodrome de Vesoul, à 47 NM au nord-est de Dôle, exploité en auto-information. Le plafond trop bas ne lui permet pas de réaliser un circuit d'aérodrome. Après des échanges radio avec une personne au sol, le pilote se présente en finale en piste 08. L'avion décroche lors de l'arrondi, heurte la piste puis sort de piste à droite.

Le message d'observations météorologiques de 8 h 30 de l'aérodrome de Luxeuil, à 11 NM au nord-est de l'aérodrome de Vesoul, faisait état de peu de nuages à une altitude de 1 350 ft et d'un ciel couvert à 2 150 ft. Le vent était calme. Deux témoins sur l'aérodrome de Vesoul indiquent que le relief était accroché au sud et à l'ouest. L'aérodrome était « en train d'être pris dans les stratus ». La piste 08 est la piste préférentielle, sa pente est ascendante : le seuil se situe à une altitude de 1 181 ft et l'extrémité à 1 249 ft.

Le pilote disposait des messages TAF et METAR de 6 h 30 des aérodromes sur le trajet. Il n'existe pas de METAR sur l'aérodrome de Vesoul. Les METAR de certains aérodromes entre Sarre-Union et Dôle faisaient état de plafonds bas : l'aérodrome de Dôle n'était pas accessible. Les TAF de Nancy Essey (54) et Dôle Tavaux avaient été annulés. Le « guide d'utilisation des codes », disponible sur le site Aéroweb, explique que « un TAF qui ne peut pas être tenu constamment à jour sera annulé ». Seule la carte TEMSI EUROCC 06UTC était disponible lors du départ du pilote. Elle indiquait, sur la première partie du trajet, des couches de nuages dont la base se situait entre 1 500 et 4 000 ft (référence 1013 hPa), des averses de pluie et des cumulonimbus isolés noyés dans la couche et d'orages. Le QNH sur le lieu de l'accident était de 1014 hPa. Le pilote ne disposait pas de cette carte.

Le pilote était titulaire du PPL(A) depuis juillet 2009 et totalisait environ 106 h de vol, toutes sur type, dont 39 comme pilote seul à bord et 10 dans les 3 mois précédents.

L'un des deux témoins à Vesoul était dans son hélicoptère, dans l'attente d'une amélioration des conditions météorologiques pour décoller. Il explique avoir vu l'avion en difficulté près du seuil de la piste 08, et l'a alors contacté pour le convaincre d'atterrir à Vesoul. Au sol, deux témoins ont indiqué que le pilote paraissait stressé.

## Conclusion

La collision avec la piste est due au décrochage probablement lié à un arrondi effectué trop haut.

Le pilote a décidé d'entreprendre le vol malgré des prévisions météorologiques défavorables. Les risques associés à ce type de conditions sont notamment la perte de contrôle en vol et la collision avec le relief sans perte de contrôle.

L'accident du F-GSZX - 4 mai 2009 est un événement similaire dont le rapport est disponible sur [www.bea.aero](http://www.bea.aero).

<sup>1</sup> Toutes les heures indiquées sont en heure locale.