

## Décrochage à proximité du sol en approche sur une altisurface

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Piper Aircraft PA18-90, non équipé de volets, $V_{\text{Stall}}$ 37 kt, immatriculé LN-LJJ
<b>Date et heure</b>	Dimanche 19 juin 2011 à 15 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Altisurface de Pène de Soulit (31), piste non-revêtue, 150 x 20 m, altitude 6 240 ft, pente > 20 %, orientée ouest-est (27)
<b>Conséquences et dommages</b>	Train principal détruit, hélice endommagée

## CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Bagnères de Luchon (65) à destination de l'altisurface de Pène de Soulit. Il indique qu'il effectue un premier atterrissage avec une vitesse de cinquante-deux nœuds en finale. Il analyse son atterrissage et considère que son point de touché est trop long et la longueur de roulement trop importante car il est obligé d'utiliser les freins sur la plateforme supérieure. Il redécolle pour un second circuit et choisit de minorer de sept nœuds sa vitesse en finale.

Lors de l'arrondi, l'avion subit une descendance, décroche et heurte la piste deux mètres environ après le point d'aboutissement. Le pilote estime que le vent avait une composante arrière comprise entre cinq et huit nœuds. Il totalisait environ 2 000 heures de vol dont 300 sur le type. Il possédait une qualification montagne « roue » depuis 2008 et avait réalisé une trentaine d'atterrissages sur des altisurfaces dont trois ou quatre réalisés sur celle de Pène de Soulit.

La piste est courte avec une pente importante au seuil de piste aval et diminuant jusqu'à la plateforme supérieure. Celle-ci permet le demi-tour afin de décoller dans le sens opposé au sens d'atterrissage.

Un pilote-instructeur connaissant bien cette altisurface, indique que les conditions aérologiques généralement rencontrées l'après-midi, peuvent rendre les approches difficiles. C'est la raison pour laquelle les pilotes habitués évitent de s'y poser à ce moment de la journée.

Lors de l'atterrissage sur une altisurface à forte pente, l'angle de redressement de l'avion à l'arrondi est beaucoup plus important qu'en plaine. Le facteur de charge et donc la vitesse de décrochage augmentent. La faible vitesse maintenue en finale ne garantit pas une marge suffisante vis-à-vis du décrochage. La majoration de vitesse nécessaire à la prise en compte d'une rafale de dix nœuds, en utilisant une technique d'atterrissage conventionnelle en montagne, compromet l'atterrissage sur une piste aussi courte. Des instructeurs qui pratiquent régulièrement cette altisurface utilisent une technique d'approche différente de celle enseignée par le seul organisme de formation des instructeurs montagne.

## CONCLUSION

L'accident est dû au décrochage de l'avion alors que le pilote conduisait une approche à faible vitesse sans avoir tenu compte des effets de l'aérologie particulière sur cette altisurface dans l'après-midi.

En présence d'un vent de face irrégulier sur une altisurface, un pilote peut être amené à majorer sa vitesse en finale ou adopter un plan plus fort afin d'éviter l'approche à trop faible énergie et ainsi lutter efficacement contre les effets aérologiques. Les valeurs de vent acceptables lors de l'atterrissage sur altisurface sont faibles. Si cette majoration compromet la possibilité d'atterrissage, celui-ci ne doit pas être entrepris.