

**Atterrissage long, sortie longitudinale de piste,  
collision avec la végétation**

<b>Aéronef</b>	Avion Piper Aircraft PA 28-181 immatriculé N181HP
<b>Date et heure</b>	Vendredi 30 septembre 2011 à 19 h 15 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Saint-Pierre d'Oléron (17)
<b>Conséquences</b>	Aéronef détruit

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

Le pilote et son passager décollent de l'aérodrome privé de Luçon-Chasnais (85) à destination de Saint-Pierre d'Oléron, distant de 40 NM, pour y avitailler. Le retour est prévu avant la nuit aéronautique. Le pilote indique qu'il effectue une verticale des installations avant de s'intégrer en branche vent arrière pour la piste 28.

Lors de l'atterrissage, un témoin résidant à proximité de la piste estime que la vitesse de l'avion était importante lorsqu'il est passé devant les hangars situés à 650 m environ du seuil de piste. Il a vu l'avion sortir des limites de l'aérodrome, traverser une route, un champ, puis traverser une seconde route et enfin s'immobiliser en lisière de forêt, à 300 m de l'extrémité de piste.

L'examen des traces au sol révèle que l'avion est sorti longitudinalement de piste avec une énergie importante. La déformation de l'hélice montre que le moteur délivrait peu de puissance. Les volets étaient braqués au premier cran. L'examen du moteur n'a pas révélé de dysfonctionnement antérieur à l'accident. Du carburant était présent dans les réservoirs.

Le pilote explique qu'en courte finale, très gêné par le soleil rasant de face et bas sur l'horizon, il a décidé de remettre les gaz et que son action sur la commande de puissance est restée sans effet. Il a atterri droit devant et estime avoir touché à mi-piste.

Au moment de l'événement, le soleil était situé à l'azimut 270°. Son élévation était de 5° au-dessus de l'horizon. La nuit aéronautique à Luçon était fixée à 20 h 15. Le temps de vol pour rejoindre l'aérodrome de destination est évalué à environ 25 min sans vent.

Dans les conditions du jour, la distance nécessaire à l'atterrissage était comprise entre 350 et 450 m en fonction du vent.

Le pilote totalisait 1 862 heures de vol depuis 1994, dont 846 sur type.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 140° à 200° pour 3 à 6 kt, maximum 8 kt, visibilité 9 999 m, CAVOK, température 25 °C, température du point de rosée 14 °C, QNH 1021 hPa.

## CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote d'entreprendre un atterrissage sans avoir acquis des références visuelles extérieures lui permettant un atterrissage sûr.

La remise des gaz entreprise tardivement l'a conduit à un toucher des roues après la mi-piste et ne lui a pas permis de redécoller avant de heurter des obstacles. Aucun dysfonctionnement du moteur n'a été mis en évidence.

La pression temporelle liée à son désir de retour vers Luçon avant la nuit aéronautique a vraisemblablement contribué à précipiter ses décisions.