

Sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage, collision avec un obstacle

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Robin DR400-140 immatriculé F-GAHV
Date et heure	13 juin 2013 à 15 h 05 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Romans - Saint-Paul (26), non contrôlé, piste 06 non revêtue, 935 x 50 m
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote accompagné de deux passagers décolle de l'aérodrome de Chambéry - Challes-les-eaux (73) à destination de l'aérodrome de Romans - Saint-Paul. Au passage de la verticale de l'aérodrome, le pilote constate que la manche à air indique un vent de direction variable. Il décide d'atterrir sur la piste 06, cette dernière étant préférentielle. Pendant la finale, il estime que vent est arrière d'environ 5 kt et décide de poursuivre l'atterrissage. L'avion touche le sol à environ 150 à 200 m de la fin de piste, sort longitudinalement de piste et s'arrête dans un fossé profond d'environ 1 m, situé à 70 m au-delà de l'extrémité de piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote estime qu'il était « un peu haut » sur le plan lors de la finale et qu'il a rencontré une ascendance. Il indique qu'il a senti l'avion remonter légèrement lors de l'arrondi.

Le passager, qui dispose d'une qualification d'instructeur, indique qu'il était persuadé que le pilote pouvait arrêter l'avion avant la fin de piste.

Selon le manuel de vol, la distance d'atterrissage dans les conditions de température et de masse du jour avec vent nul et sur piste non revêtue était de 610 mètres.

Les conditions météorologiques estimées par Météo France sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent de secteur sud-ouest pour 15 à 30 kt, FEW à 5 000 ft, visibilité supérieure à 10 km, température 30 °C.

Le pilote totalisait 356 heures de vol dont 138 heures sur type et 7 dans les trois mois précédents.

Le passager en place droite était titulaire d'une qualification d'instructeur. Il totalisait 3 925 heures de vol dont 1 500 sur type, 78 heures dans les trois derniers mois.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à :

- une estimation erronée de la force et de la direction du vent ayant entraîné un choix inadéquat de la piste d'atterrissage ;
- la décision de poursuivre l'atterrissage à l'issue d'une approche trop longue.

La présence de vent arrière augmente la distance d'atterrissage de 10 % par tranche de 2 kt. Par exemple, la distance d'atterrissage sera augmentée de 25 % avec un vent arrière de 5 kt et de 50 % avec un vent arrière de 10 kt.