

Atterrissage long, rebond, rupture du train avant, basculement sur le dos sur un altiport

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

Aéronef	Avion Robin DR400-180 immatriculé F-GABT
Date et heure	9 juillet 2015 à 18 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Altiport de Corlier (01)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager légèrement blessés, avion détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, effectue le trajet entre Bellegarde Vouvray (01) et La Mole (83) puis rejoint Lyon Bron (69) en début d'après-midi. Après avoir décollé de l'aérodrome de Lyon Bron à destination de l'aérodrome de Bellegarde Vouvray, il décide d'atterrir sur l'altiport de Corlier. Il indique qu'il fait un passage à la verticale des installations, puis rejoint la branche vent arrière et s'aligne en approche finale pour la piste 12. Lors de l'atterrissage, l'avion touche au-delà de la moitié de la piste et rebondit. Estimant que la vitesse de l'avion est trop élevée pour permettre un arrêt de l'avion avant le talus situé en extrémité de piste, le pilote freine énergiquement, puis tente de réaliser un cheval de bois. Le train avant se rompt et l'avion bascule sur le dos.

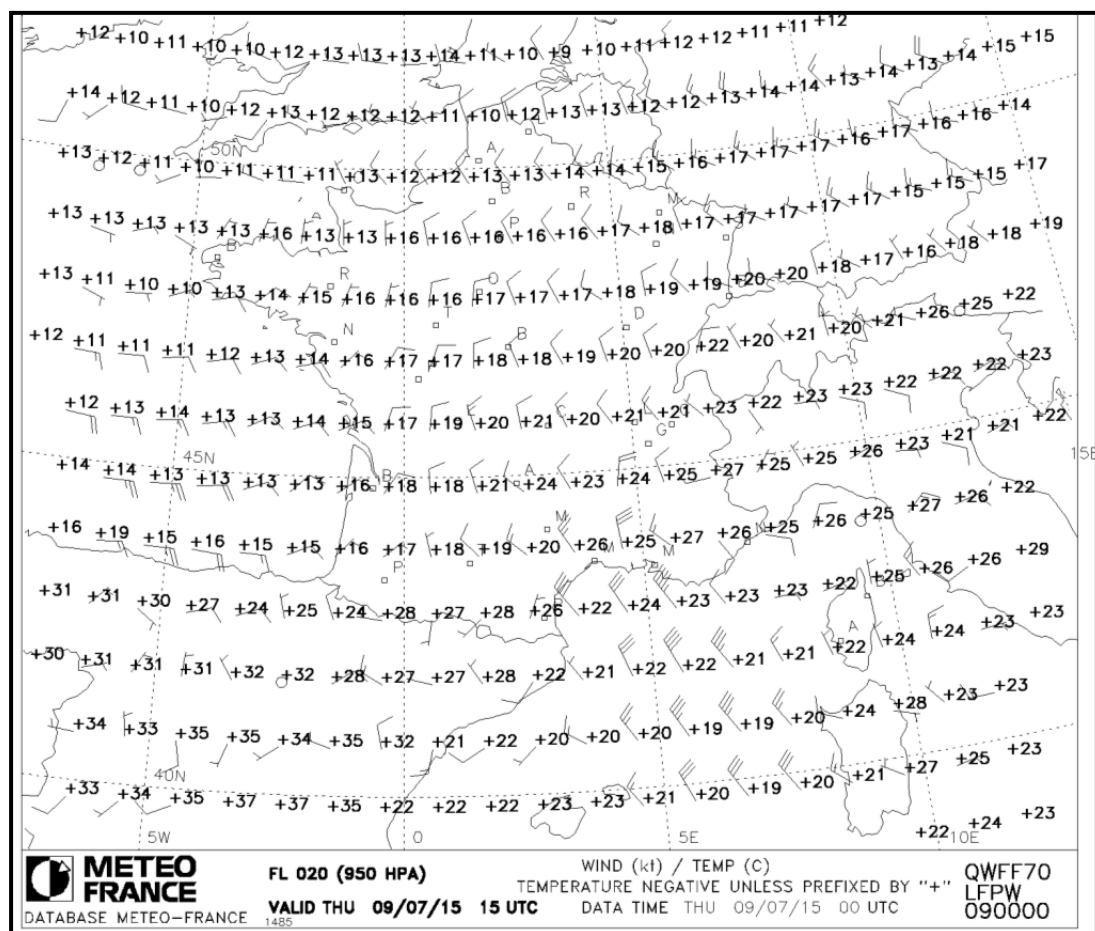
2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur l'altiport étaient les suivantes :

- vent du secteur nord à nord-ouest pour 14 kt ;
- rafales à 25 kt ;
- CAVOK.

Le pilote indique qu'avant le décollage de Lyon Bron, il avait consulté les informations météorologiques sur le site « *Windyty.com* ». Il précise que ces informations faisaient état d'un vent de 15 kt dans la région lyonnaise, s'affaiblissant vers l'est de la région.



Carte Wintem consultée par le pilote avant le décollage de Lyon Bron

2.2 Renseignements sur les personnes à bord

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) et d'une qualification montagne « roues », totalisait 1 708 heures de vol dont 850 sur type, 91 heures de vol dans les trois mois précédents dont 20 sur type. Il indique qu'il effectuait régulièrement des atterrissages sur cet altiport à raison d'un atterrissage tous les quinze jours.

Le passager, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A), ne détenait pas de qualification montagne.

Lors de l'accident, les deux personnes avaient effectué environ cinq heures de vol entre Bellegarde, La Mole (83), Lyon Bron et Corlier.

Une vidéo réalisée par le passager au cours de l'approche montre que le point d'aboutissement de la trajectoire était stable sur l'entrée de piste.

2.3 L'altiport

L'altiport de Corlier se situe à une altitude de 2 700 ft. La piste 12 a une longueur de 300 mètres et une largeur de 40 mètres avec un devers de -2° à droite. Sa pente moyenne est de 15 %. Elle est prolongée par une plateforme d'une longueur de 50 mètres. L'altiport ne possède qu'une seule manche à air située près du seuil et à gauche de la piste 12. Dans les conditions de vent du jour, la manche à air se trouve sous le relief environnant, ce qui ne lui permet pas de fournir une force et une direction du vent réalistes.



Source : image extraite de la vidéo enregistrée par le passager

Position de la manche à air

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lors de l'arrivée, le pilote a effectué une reconnaissance de l'aire d'atterrissage et pris connaissance des indications fournies par la manche à air, par un simple passage au-dessus des installations avant de rejoindre la branche vent arrière. Cette manœuvre ne l'a pas alerté sur la force du vent.

Durant la formation en vue de la qualification montagne, les pilotes apprennent à effectuer successivement une reconnaissance haute de forme rectangulaire permettant de déterminer la dérive et d'évaluer la force et la direction du vent, ainsi qu'une reconnaissance basse pour évaluer l'état de l'aire d'atterrissage et vérifier l'altimétrie. Dans la mesure où l'atterrissage et le décollage s'avèrent possibles, la branche d'éloignement est rejointe en vue de l'atterrissage. Dans tous les cas, il appartient au pilote de poursuivre ou de renoncer à l'approche en fonction des conditions rencontrées (pente de la piste, vent, plan d'approche). De plus, sur toutes les pistes, il existe un point de non-retour étant donné que la remise de gaz n'est pas envisageable du fait des performances des avions en montée.

L'accident est dû à l'exécution d'un atterrissage dans des conditions aérologiques défavorables que le pilote n'avait pas détectées lors de la reconnaissance. La fatigue accumulée au cours des heures de vol réalisées dans la journée a pu contribuer au manque de vigilance du pilote.

Le 7 août 2012, un événement du même type s'était produit sur cet altiport dans les mêmes conditions de force et de direction du vent⁽²⁾. A la suite de l'accident du F-GABT, l'exploitant de l'altiport a décidé d'installer une seconde manche à air à l'autre extrémité de la piste

⁽²⁾<http://www.bea.aero/docspa/2012/f-ec120807/pdf/f-ec120807.pdf>