

**Accident** du Tecnam P2002 JF  
immatriculé **F-HLAC**  
survenu le 25 juin 2017  
à Corlier (01)

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

<sup>(2)</sup>Le pilote est décédé quelques mois après l'accident. Selon la définition internationale, seules les blessures entraînant la mort dans les trente jours sont considérées comme mortelles.

<sup>(3)</sup>Piste 12, pente ascendante moyenne de 15 %, 299 m x 40 m, utilisée pour les atterrissages.

<b>Heure</b>	À 12 h 17 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et passager
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager blessés <sup>(2)</sup> , avion fortement endommagé

**Sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage  
sur un altiport, collision avec des obstacles**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome d'Annecy Meythet (74) à destination de l'altiport de Corlier. Après environ trente minutes de vol, le pilote effectue un passage à la verticale pour la reconnaissance de l'altiport, puis il poursuit pour un atterrissage sur la piste 12<sup>(3)</sup> non revêtue. Le toucher des roues a lieu environ 250 mètres après le seuil de piste et 50 mètres avant l'extrémité de piste. L'avion sort longitudinalement de piste et heurte le talus en terre situé 50 mètres après l'extrémité de piste.

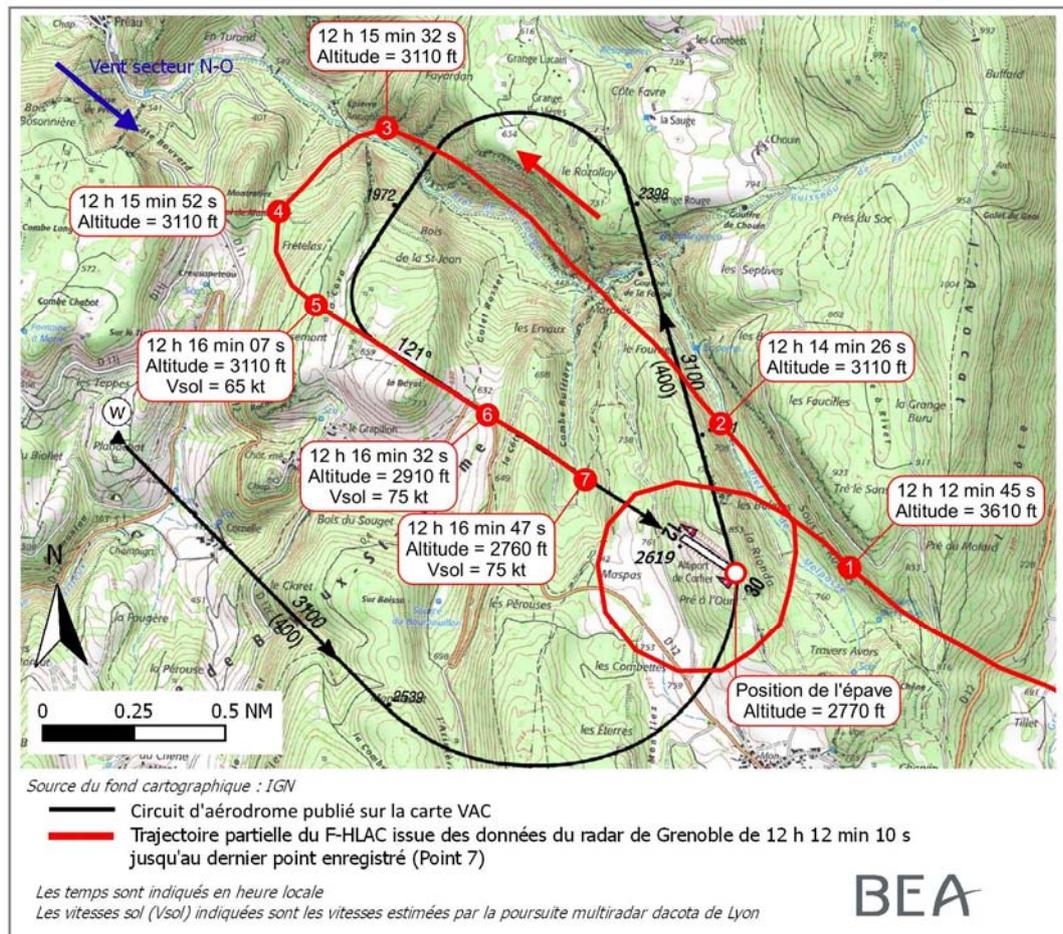


Figure 2 : trajectoire suivie par le pilote

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Examen du site et de l'épave

L'examen de la piste montre des traces de freinage important dans les 50 derniers mètres avant l'extrémité de piste et le prolongement dégagé avant le talus.

Aucune anomalie n'a été détectée lors de l'examen de l'épave.

### 2.2 Expérience du pilote et du passager

Le pilote, 69 ans, détenait une licence de pilote privé avion PPL(A) délivrée en 1986 et totalisait environ 710 heures de vol dont 610 en tant que commandant de bord et dix dans les trois mois précédents.

Le carnet de vol du pilote met en évidence que ce dernier bien que ne détenant pas la qualification montagne, avait obtenu de manière régulière au cours des quinze dernières années les autorisations d'utilisation pour les sites suivants : altiport de Megève, altisurface de Saint Roch Mayères, altiport de Corlier, aérodrome de Belley-Peyrieu, aérodrome d'Albertville.

Le pilote avait réalisé le 15 mai 2017 un vol, sur le Tecnam F-HLAC, avec un instructeur pour la prorogation de la licence SEP avec un atterrissage et un décollage sur l'altiport de Corlier. Puis, il s'y était à nouveau rendu les 28 mai et le 17 juin en tant que pilote commandant de bord avec le même avion.

Le passager, 60 ans, détenait une licence de pilote privé avion PPL(A) et la qualification montagne « *roues* ».

### 2.3 Conditions météorologiques

La situation générale dans la région aux environs de 12 h montre qu'en dessous de 2 000 mètres la masse d'air commençait à être instable. Des nuages convectifs se formaient et généraient un vent irrégulier au sol, avec des brises de pente montantes.

Les conditions météorologiques estimées sur le site à l'heure de l'accident par Météo France étaient les suivantes :

- vent de secteur nord-ouest pour 7 kt avec des rafales à 20 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- nuages épars à 4 200 ft ;
- température 19° C ;
- QNH 1 018 hPa ;
- risque de déclenchement de thermiques.

### 2.4 Renseignements sur l'altiport de Corlier

L'altiport de Corlier est un altiport à usage restreint soumis à des conditions d'utilisation.

Le pilote doit détenir la qualification montagne ou avoir été reconnu apte à utiliser l'altiport par un instructeur montagne après un test en vol consigné sur le carnet de vol. Le maintien de cette aptitude est subordonné à l'utilisation de l'altiport dans les six mois comme commandant de bord.

Le circuit d'aérodrome est défini sur la carte VAC.

L'altiport est doté de deux manches à air. Une située au premier tiers de la piste sur le côté gauche et une seconde sur la plateforme. Cette dernière a été ajoutée à la suite de l'accident du F-GABT<sup>(4)</sup> car en conditions de vent de nord-ouest, la première manche à air est sous le vent du relief et ne fournit pas d'information réaliste sur la direction et la force du vent.

### 2.5 Renseignements sur l'avion

Le manuel de vol de l'avion préconise une vitesse indiquée d'approche finale de 51 kt avec les volets sortis en configuration atterrissage.

<sup>(4)</sup><https://www.bea.aero/fileadmin/documents/docspa/2015/BEA2015-0361/pdf/BEA2015-0361.pdf>

## 2.6 Témoignages

Le pilote indique qu'il a consulté le bulletin météorologique et estimé que le vol était réalisable. Il précise que lors du passage à la verticale pour la reconnaissance du site, la manche à air positionnée au premier tiers de la piste, sur le côté gauche, indiquait un vent arrière dans l'axe d'environ 5 à 8 kt et celle située sur la plateforme (en haut de la piste près des hangars du club) indiquait une légère tendance arrière. Compte tenu de ces informations, il a estimé qu'il pouvait atterrir sur l'altiport. En finale, avec les volets en configuration atterrissage, à une vitesse indiquée d'environ 65 kt, il a pris un point d'aboutissement avant le seuil de piste pour compenser le vent arrière. Il précise qu'il n'y avait pas de turbulences. Au moment de l'arrondi, il a senti l'avion planer au-dessus de la piste à environ un mètre de hauteur. Il estime que le toucher des roues a eu lieu environ 100 mètres avant la fin de piste. Il a freiné énergiquement et a appuyé sur le palonnier droit pour éviter le choc frontal avec le talus.

Le passager indique que lors du passage à la verticale pour la reconnaissance du site, la première manche à air indiquait un vent arrière dans l'axe d'environ 5 à 10 kt et celle située sur la plateforme indiquait une légère tendance arrière d'environ 5 kt. Il précise que le pilote s'est présenté en finale avec une vitesse indiquée d'environ 60 à 65 kt et qu'il n'y avait pas de turbulence. Lors de l'arrondi, il a eu l'impression de subir du vent arrière et de planer au-dessus de la piste ce qui a retardé le toucher des roues.

## 3 - CONCLUSION

L'accident est dû à l'exécution d'un atterrissage dans des conditions aérologiques défavorables associées à une vitesse en finale excessive.

Lors de l'arrondi, la vitesse très probablement excessive a eu pour effet d'augmenter significativement la distance de plané de l'avion dans l'effet de sol et de retarder le toucher des roues.

Un renforcement du vent arrière lors de l'arrondi peut également avoir accentué l'augmentation de cette distance.

La distance de piste restante au moment du toucher des roues n'était plus suffisante pour éviter la sortie longitudinale de piste et arrêter l'avion avant les obstacles.