

## Approche non stabilisée, atterrissage dur, rupture du train principal gauche, sortie latérale de piste

<b>Aéronef</b>	Avion Cessna 303 Crusader immatriculé N303W
<b>Date et heure</b>	15 mars 2014 vers 09 h 45 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Barcelonnette (04)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et quatre passagers
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

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

<sup>(2)</sup>Piste revêtue de 800 mètres sur 30 mètres. La distance disponible à l'atterrissage est de 720 mètres.

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de quatre passagers, décolle de l'aérodrome de Cannes Mandelieu (06) à destination de l'aérodrome de Barcelonnette (04).

Lors de l'atterrissage en piste 27<sup>(2)</sup>, en configuration de volets plein sortis, le train principal gauche se rompt. L'avion glisse et sort de piste par la gauche. Le train principal droit s'efface.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'examen des traces sur la piste met en évidence l'écrasement d'un pneumatique juste en aval du toucher des roues ainsi que le contact d'une pièce métallique avec la piste. D'autres traces, pouvant correspondre à une hélice en rotation, sont visibles en aval.

Les examens techniques montrent que la rupture du train principal gauche est une rupture brutale par surcharge.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent faible ;
- ciel peu nuageux ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- température 8 °C.

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote de ligne ATPL(A), totalisait 3 950 heures de vol, dont 280 heures sur type.

Il indique qu'il vient régulièrement sur l'aérodrome de Barcelonnette et que les performances de l'avion sont compatibles avec la distance disponible à l'atterrissage.

Il précise qu'il avait majoré la vitesse d'approche de 5 kt pour tenir compte de l'altitude de l'aérodrome et qu'à l'arrondi, estimant ne pas être complètement stabilisé, il n'a pas envisagé d'interrompre l'approche mais a remis un peu de puissance pour maintenir la vitesse.

### 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La poursuite de l'approche non stabilisée a conduit à un atterrissage dur et à la rupture du train principal gauche.