



Accident de l'avion ROBIN - DR400 - 180 immatriculé F-GSBZ

survenu le 26 août 2018
à Saumur - Saint-Florent (49)

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

| | |
|--------------------------|-----------------------------|
| Heure | Vers 14 h 10 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Aéroclub de Granville |
| Nature du vol | Navigation |
| Personnes à bord | Pilote et trois passagers |
| Conséquences et dommages | Avion détruit |

Perte de contrôle à l'atterrissage, collision avec le sol dans la bande aménagée à gauche de la piste

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le vendredi 24 août, un groupe de sept pilotes répartis dans deux avions DR400 de l'aéroclub de Granville part de l'aérodrome de Granville - Mont-Saint-Michel (50) à destination de celui de Castelnau-Villeneuve (11) pour le week-end. Dans la matinée du dimanche 26 août, le groupe décolle de cet aérodrome pour rentrer à Granville. Plusieurs escales sont prévues pour changer de pilotes. Les deux avions décollent ainsi vers 13 h de l'aérodrome de Guéret - Saint-Laurent (23) à destination de celui de Saumur - Saint-Florent (49). Quatre des sept pilotes sont à bord du DR400-180 immatriculé F-GSBZ.

Lors de l'approche finale pour la piste 28, le survol de la ville de Saumur amène instinctivement la pilote à voler au-dessus du plan, avec une pente supérieure à l'accoutumée. En courte finale, un des deux passagers en place arrière suggère de réduire la puissance pour diminuer la vitesse. La pilote arrondit à une vitesse d'environ 130 km/h et à une hauteur estimée trop haute. L'avion rebondit au contact avec la piste et s'incline à droite. Le passager en place avant droite prend les commandes et ajuste la puissance pour stabiliser l'avion. L'avion atterrit avec une inclinaison à gauche et sort de piste par la gauche à 300 m du seuil de piste 28 et avec une vitesse d'environ 90 km/h. Après le passage dans une ornière dans la bande aménagée à gauche de la piste, l'aile droite entre en contact avec le sol. L'avion, avec une assiette à piquer, pivote en appui sur l'aile droite et s'immobilise dans l'herbe, à 12 m du bord de piste et perpendiculairement à celle-ci.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Vitesses d'approche finale

La vitesse d'approche finale préconisée est de 125 km/h avec 2 crans de volets ou de 130 km/h + ½ valeur de rafale avec un cran de volets par vent de travers ou avec de fortes rafales.

2.2 Examen du site et de l'épave

L'avion est à environ 450 m du seuil de piste 28 et à 12 m à gauche du bord de piste.

L'aile droite est pliée à deux endroits sur sa longueur et son bord d'attaque est détruit (voir illustration). L'aile gauche est intacte à l'exception du volet de courbure, en position atterrissage, légèrement endommagé au niveau de son bord de fuite. L'hélice et le moteur reposent sous l'avant du fuselage, quasiment à la verticale (voir illustration). Les pales de l'hélice témoignent de traces de puissance au moment de la collision avec le sol.



Photo prise après l'intervention des secours

2.3 Renseignements sur la pilote

La pilote, titulaire d'une licence de pilote d'aéronef léger LAPL(A) depuis le 29 août 2017, totalisait 129 heures de vol dont 43 en tant que commandant de bord et 2 h 40 dans les trois mois ayant précédé l'accident, toutes en tant que commandant de bord.

Elle indique que le vol d'une durée d'une heure s'est déroulé avec des turbulences qui ont pu nécessiter de sa part beaucoup d'attention. La pilote estime que l'inclinaison à droite après le rebond résulte d'une rafale de vent.

2.4 Témoignages

Il ressort des différents témoignages des autres participants à la sortie du week-end que :

- ❑ Au cours du week-end, les pilotes avec peu d'expérience aux commandes étaient accompagnés d'un pilote plus expérimenté en place avant droite, comme c'était le cas le jour de l'accident à bord du F-GSBZ, avec un pilote totalisant environ 800 heures de vol assis à droite de la pilote.
- ❑ La pente en approche finale était plus élevée qu'à l'accoutumée ; un des deux passagers en place arrière (environ 550 heures de vol) indique que la pilote n'était pas rassurée lors de la finale à la verticale des habitations.
- ❑ La pilote a probablement arrondi trop haut.
- ❑ La reprise des commandes par les pilotes plus expérimentés n'était pas envisagée de manière générale.
- ❑ Un des passagers de l'autre DR400, alors en branche vent arrière pour la piste 28, indique avoir vu une déviation de la trajectoire de l'avion vers la gauche. Il ajoute qu'il a eu l'impression d'une remise de gaz, avec une accélération insuffisante et un décrochage de l'avion sur l'aile gauche.

2.5 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome de Saumur - Saint-Florent dispose d'une piste revêtue de 1 450 m de longueur et de 30 m de largeur. Un seuil décalé au seuil 28 réduit la longueur de piste utilisable à l'atterrissage à 1 310 m.

La ville de Saumur se trouve à l'est de l'aérodrome, sous l'approche finale en piste 28, jusqu'à environ 1 NM du seuil de piste 28. Les consignes particulières mentionnées sur la carte VAC de l'aérodrome précisent aux pilotes la présence d'arbres dans les trouées d'atterrissage et de décollage des seuils 10 et 28.

2.6 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques à 14 h 00 sur l'aérodrome d'Angers-Marcé (49) situé à 20 NM dans le nord nord est de celui de Saumur - Saint-Florent étaient les suivantes : Vent du sud sud ouest pour 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, peu de nuages, température de 23 °C, QNH1008.

La pilote indique la présence de rafales de vent.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Lors d'une étape au cours d'une sortie organisée par sept pilotes avec deux DR400 du club de Granville, la pilote du F-GSBZ a probablement arrondi trop haut avec une vitesse élevée. Le passager assis à la droite de la pilote a pris les commandes et ajusté la puissance pour stabiliser la trajectoire de l'avion qui s'était incliné vers la droite après avoir rebondi sur la piste. L'avion s'est déporté vers la gauche de la piste. L'aile droite est ensuite entrée en contact avec le sol, dans la bande aménagée à gauche de la piste, et l'avion a pivoté sur lui-même de 90° avant de s'immobiliser.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer au commencement de l'arrondi à une hauteur élevée :

- ☐ Le suivi d'une pente forte en approche finale, inhabituel pour la pilote, possiblement en raison d'un manque d'expérience ou de l'évaluation erronée de la hauteur en survolant les habitations et les arbres sous l'approche finale.
- ☐ La suggestion d'un des passagers assis à l'arrière de réduire la puissance.

Il n'a pas été possible de déterminer précisément les actions réalisées sur les commandes de vol par la pilote en place avant gauche et par le passager en place avant droite après le rebond et le départ en roulis à droite. La perte de contrôle et la sortie de piste par la gauche à l'issue du second contact avec la piste peuvent résulter d'actions simultanées et non coordonnées.