



**Accident** survenu au ROBIN - DR400 - 140B  
immatriculé **F-GOOF**  
le 14 juin 2023  
à Pressignac-Vicq (24)

Heure	Vers 18 h 30 <sup>1</sup>
Exploitant	Cercle Aérien Peugeot
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et une passagère
Conséquences et dommages	Pilote et passagère gravement blessés, avion détruit

**Approche non stabilisée, atterrissage long, sortie latérale de piste, collision avec des obstacles**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.*

Le pilote, accompagné d'une passagère, décolle de l'aérodrome de Chavenay (78) à destination de l'aérodrome de Royan (17) puis de l'aérodrome privé de Pressignac-Vicq Rebeyrotte.

À l'arrivée à l'aérodrome de Pressignac-Vicq Rebeyrotte, le pilote s'intègre en branche vent arrière pour la piste 19 non revêtue. À l'atterrissage, l'avion rebondit, touche durement la piste puis rebondit de nouveau. Le pilote remet les gaz et effectue un circuit d'aérodrome. À l'issue de la seconde approche, lors de l'atterrissage, l'avion touche la piste environ 500 m après le seuil 19, à gauche de l'axe, et dévie vers la gauche. L'avion sort de la piste, traverse la clôture d'enceinte de l'aérodrome puis entre en collision avec des arbres.

**2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

**2.1 Site et épave**

L'épave est située à environ 600 m du seuil de la piste 19 et 40 m à gauche de l'axe de piste, au pied d'arbres d'une hauteur supérieure à 10 m.

Les premières traces laissées par le train d'atterrissage principal sur la piste sont à environ 110 m en amont de l'épave. La première trace correspond au train d'atterrissage principal droit et se trouve environ 3 m avant celle laissée par le train gauche. Environ 30 m après la première trace, une balise de piste, située sur le côté gauche de la piste, est endommagée. Une trace du train d'atterrissage avant apparaît après l'emplacement de la balise. Les traces s'arrêtent ensuite au niveau du talus bordant la piste, avant la clôture d'enceinte.

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

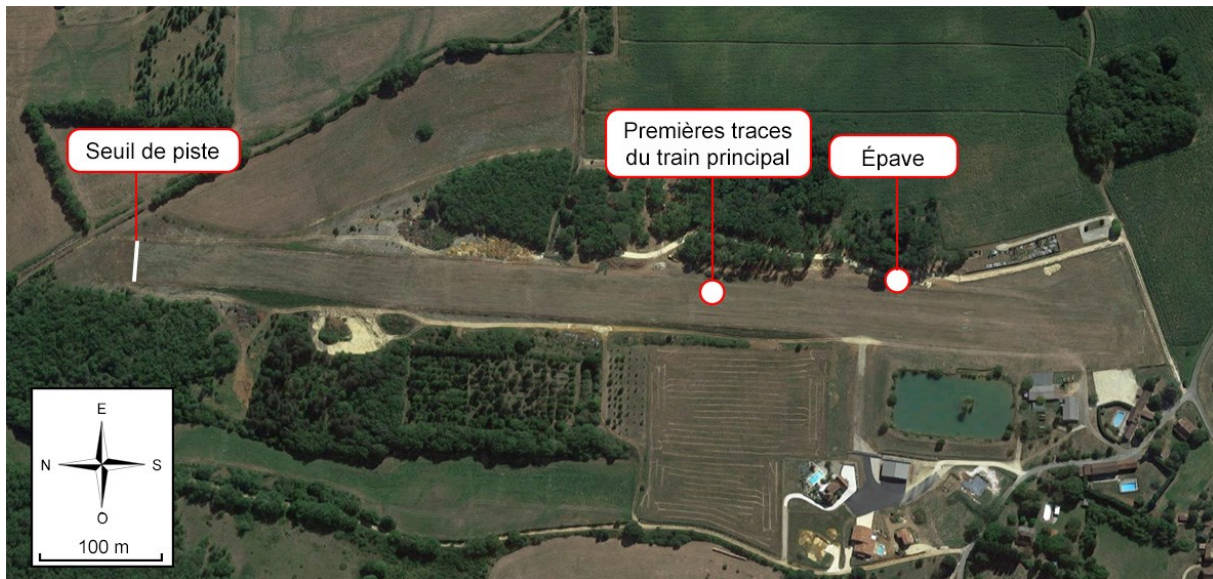


Figure 1 : site de l'accident (Source : Google Earth, annotations BEA)

Les pales des hélices présentent des endommagements qui témoignent de la transmission d'un couple moteur à l'hélice lors de la collision avec le sol ou les obstacles rencontrés au sol. Il est en revanche impossible de définir la puissance délivrée par le moteur lors cette collision.

Le levier de commande des volets était tiré vers le haut sur le deuxième cran, correspondant à la position « atterrissage ».

La piste était sèche. L'herbe était rase.

## 2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 340° pour 9 kt, CAVOK, température 30 °C.

## 2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 63 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A), obtenue en mai 2009. Il totalisait environ 550 heures de vol, principalement sur DR400, dont 12 dans les trois mois précédents, toutes sur DR400.

Il était déjà venu une fois sur l'aérodrome et avait obtenu l'autorisation pour s'y rendre le jour de l'accident.

## 2.4 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome de Pressignac-Vicq Rebeyrotte est un aérodrome privé réservé aux pilotes ayant obtenu une autorisation préalable<sup>2</sup>. Il est situé à une altitude de 643 ft et dispose d'une piste non revêtue 01/19 de 800 m par 35 m.

<sup>2</sup> Une expérience minimum de 200 heures en tant que commandant de bord est requise. Une attestation d'avoir lu la version à jour de la carte d'aérodrome doit être signée pour obtenir l'autorisation.

L'atterrissage se fait uniquement sur la piste 19, la longueur utilisable à l'atterrissage y est de 800 m. La pente de la piste 19 est montante d'environ 5 % sur les 150 premiers mètres, d'environ 3,5 % sur les 550 mètres suivants puis légèrement descendante. Le survol des villages et hameaux à proximité est interdit à faible hauteur<sup>3</sup>.

## PRESSIGNAC-VICQ – Aéroport privé : LF 2432 – France

Edition du 03 mars 2022

### Autorisation préalable obligatoire

<p><b>Alt. AD.</b> : 643 Ft (23 hPa)  <b>LAT.</b> : 44°54'10"N; <b>LONG.</b> : 000°44'53"E  <b>Auto-Info</b> : 123.50  <b>SIV Aquitaine</b> : 120.57  <b>Bergerac TWR</b> : 119.80  <b>Situation</b> :  <b>5 NM, 012° de Lalinde, Rivière Dordogne.</b>  <b>Etang artificiel en bordure ouest de la piste</b></p>	<p><b>Gestionnaire</b> : Aéroclub du Rebeyrotte  <b>Contact</b> : Thierry ROUSSEL  <b>Tél.</b> : 06 86 77 52 30 ; 05 53 61 13 87  <b>Email</b> : <a href="mailto:thierry.rousse15@wanadoo.fr">thierry.rousse15@wanadoo.fr</a>  <b>Site</b> : <a href="http://www.domaine.de.Rebeyrotte.fr">www.domaine.de.Rebeyrotte.fr</a></p> <p>Aéroport privé réservé aux pilotes autorisés par le gestionnaire.  <u>Vu la non-diffusion de NOTAM, contact téléphonique obligatoire lors de la préparation du vol et avant le décollage.</u></p> <p>Circuit de piste : 1600 Ft AMSL  <b>Atterrissage obligatoire QFU19 et décollage obligatoire QFU01</b> Atterrissage interdit au QFU 01 et Décollage interdit au QFU19.  <b>Terrain non utilisable</b> si vent du nord &gt; 10 kts, atterrissage Interdit au QFU 19. Si vent du sud &gt; 10 kts décollage interdit au QFU 01.  <b>Respect obligatoire du circuit de piste.</b></p> <p><b>Survol des hameaux de Pique et du Mortier</b> interdit à basse altitude ainsi que le village de <b>Grand-Castang</b>.  Aéroport situé sous TMA Aquitaine (D).  <b>Contact</b> si vol au-dessus de <b>2000 Ft</b>  <b>! Attention !</b> : Fréquents vols militaires à basse altitude.  <b>Vois d'Instruction et circuits répétés interdits.</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>RWY</th> <th>Dimensions</th> <th>TORA(m)</th> <th>LDA(m)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>01</td> <td>800</td> <td>//////</td> <td>650</td> </tr> <tr> <td>19</td> <td>800</td> <td>700</td> <td>800</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>En QFU 19</b>, première bretelle, accès à droite, destinée à l'<b>Air Parc de Rebeyrotte</b>, son utilisation n'est réservée qu'<b>aux résidents</b>.  <b>Parking pour aéronefs de passage</b> à l'<b>extrémité EST et OUEST</b> de la piste au <b>QFU 01</b>.</p> <p><b>Sur place</b> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auberge, chambres d'hôtes, gîtes, produits de la ferme.</li> <li>- Voitures de l'aéroclub sur place.</li> </ul>	RWY	Dimensions	TORA(m)	LDA(m)	01	800	//////	650	19	800	700	800
RWY	Dimensions	TORA(m)	LDA(m)										
01	800	//////	650										
19	800	700	800										

Figure 2 : carte de l'aéroport (Source : aéroclub du Rebeyrotte)

<sup>3</sup> Ils sont entourés en rouge sur la carte de l'aéroport.

## 2.5 Témoignages

### 2.5.1 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il avait décollé le matin de l'aérodrome de Chavenay pour un vol de deux heures environ à destination de Royan. Lors de l'escale à Royan, il avait fait une excursion à vélo, plus fatigante que prévue. En vue du second vol et du vol programmé le lendemain, il avait effectué un complément de carburant. Il précise qu'il avait rempli le réservoir principal et ajouté 20 l dans le réservoir supplémentaire. Il a ensuite décollé pour un vol d'une heure trente minutes environ à destination des châteaux du Périgord puis de l'aérodrome de Pressignac-Vicq Rebeyrotte, où il faisait étape le soir. Lors du vol, il avait survolé l'aérodrome en direction de l'est afin de vérifier qu'il le trouverait facilement.

De retour vers l'aérodrome, le pilote a effectué un passage à la verticale de la piste puis a rejoint la branche vent arrière à l'altitude précisée sur la carte. Il indique qu'il a tourné en étape de base avant une ferme<sup>4</sup> située dans l'axe de l'approche finale car il ne voulait pas la survoler. Lors de l'atterrissage, l'avion a touché la piste avec une vitesse trop élevée et une forte assiette à cabrer. L'avion a rebondi. Ne voyant pas la piste après ce rebond, le pilote a poussé le manche vers l'avant et l'avion a touché durement la piste avec le train d'atterrissage avant. Le pilote a alors remis les gaz et effectué un nouveau tour de piste.

Lors de la seconde approche, le pilote a de nouveau viré en étape de base avant la ferme. La finale était beaucoup trop courte et le pilote n'est pas parvenu à stabiliser l'approche ni en vitesse ni en trajectoire. Il a poursuivi l'approche, sans doute en raison d'une perte de lucidité. Lors de l'atterrissage, l'avion a touché la piste à gauche de l'axe et a immédiatement dévié à gauche. Le pilote précise que la vitesse de l'avion lors du toucher des roues était de 120 km/h<sup>5</sup>. Il ne se rappelle pas ses actions après le toucher.

Le pilote indique que le circuit de piste décrit sur la carte contourne la ferme qu'il a vue sur l'axe de la finale, l'étape de base se trouvant au nord de cette ferme. A posteriori, il considère qu'il n'avait pas suffisamment étudié la carte. Il précise qu'il avait déjà atterri sur l'aérodrome de Pressignac-Vicq Rebeyrotte plusieurs années auparavant et était donc confiant. Cependant, les repères étaient différents des aérodromes qu'il fréquente compte tenu de l'environnement vallonné et cela a pu l'induire en erreur. Il ajoute qu'il avait noté un vent de secteur nord assez faible mais a oublié de prendre en compte la composante de vent arrière lors de l'approche finale<sup>6</sup>.

Le pilote précise que le train d'atterrissage avant avait peut-être été endommagé lors du premier atterrissage.

---

<sup>4</sup> Ferme entourée en rouge au nord de la piste sur la carte de l'aérodrome (voir **Figure 2**).

<sup>5</sup> Selon le manuel de vol, la vitesse d'approche en finale avec les volets en position atterrissage est de 115 km/h.

<sup>6</sup> Le manuel de vol indique de majorer la distance d'atterrissage de 10 % par tranche de 2 kt de vent arrière. Il n'est pas fait mention de limite de vent arrière.

## 2.5.2 Témoins

Le gestionnaire de l'aérodrome indique que lors de la seconde approche, il a entendu une remise de gaz. Il précise que le toucher en piste 19 se fait en général entre 100 et 150 m après le seuil de piste, dans la pente à 5 %.

Un second témoin a entendu la première remise de gaz puis aperçu l'avion en montée initiale. Quelques minutes plus tard, il a entendu une nouvelle remise de gaz suivie d'un bruit de choc.

## 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

Après un premier vol de deux heures et à l'issue d'un second vol d'une heure 30 minutes, le pilote a rejoint la branche vent arrière du circuit d'aérodrome de Pressignac-Vicq Rebeyrotte en vue d'un atterrissage pour la piste 19 non revêtue. Il a raccourci le circuit d'aérodrome, par erreur, en virant prématurément en étape de base afin d'éviter le survol d'une ferme. À l'atterrissage, après deux rebonds sur la piste, il a remis les gaz. Il a effectué un nouveau circuit d'aérodrome et a de nouveau viré prématurément en étape de base. Dans un contexte d'approche finale courte, avec du vent arrière, il n'est pas parvenu à stabiliser l'approche. Il l'a poursuivie bien qu'elle n'ait pas été stabilisée, la vitesse étant excessive, la trajectoire décalée de l'axe de piste et au-dessus du plan d'approche. Une perte de lucidité possiblement due à la fatigue accumulée par le programme de la journée a pu contribuer au fait que le pilote n'a pas interrompu l'approche.

Lors de l'atterrissage, l'avion a touché la piste environ 500 mètres après le seuil 19, à gauche de l'axe, a dévié vers la gauche puis est sorti de piste. L'avion est entré en collision avec la clôture se trouvant sur le côté gauche de la piste puis avec des arbres.

### Facteur contributif

Une connaissance partielle de la carte d'aérodrome a conduit le pilote à virer prématurément en étape de base et a ainsi contribué à l'approche non stabilisée.

***Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.***