

ACCIDENT
survenu à l'avion immatriculé F-GOVQ

Événement :	perte de contrôle, collision avec le sol à proximité de la piste au cours d'une finale interrompue.
Cause identifiée :	perception tardive de l'écart de la trajectoire par rapport à l'axe de piste.
Cause probable :	actions pour interrompre la finale incomplètes.

Conséquences et dommages :	bord de fuite, volet et aileron de l'aile gauche, carénage du train avant et du train droit endommagés.
Aéronef :	avion Robin DR 400-160.
Date et heure :	samedi 9 mars 2002 à 16 h 55.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Annecy (74).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 3 adolescents.
Titres et expérience :	pilote, 47 ans, PPL de février 2000, 158 heures de vol, toutes sur type, dont 8 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 300° / 14 à 19 kt, visibilité 10 km, SCT à 4000 pieds, température 13 °C, QNH 1015 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de la piste 22 revêtue à 16 h 32 pour un vol d'agrément. Le vent est à ce moment du 310° pour 6 à 8 noeuds. Peu après, à une altitude de 5500 pieds il constate que les conditions météorologiques se dégradent et décide de revenir atterrir. La tour de contrôle l'informe de la piste 04 en service avec le vent du 310° pour 13 à 19 kt. En fin de vent arrière, il demande au contrôleur l'autorisation d'atterrir sur la piste 04 non revêtue comme cela est recommandé par son aéroclub en présence de vent de travers important. Il explique qu'il effectue la finale avec deux crans de volets et une vitesse de 130 km / h. Durant celle-ci, il a des difficultés à percevoir l'axe de cette piste qu'il n'a pas l'habitude d'utiliser. Il ressent de fortes turbulences et essaie de maintenir sa vitesse. Aux environs de deux cents pieds, il constate qu'il est à plusieurs dizaines de mètres à gauche de l'axe de piste et remet les gaz. L'avion prend un peu de vitesse puis s'enfonce brutalement. Le pilote a des difficultés à contrôler l'avion en roulis et en tangage.

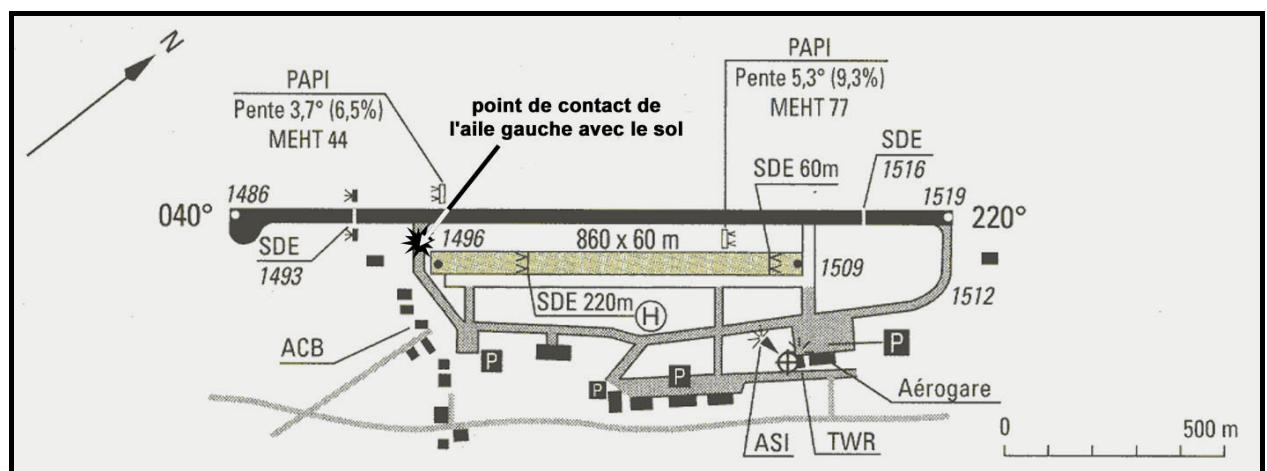
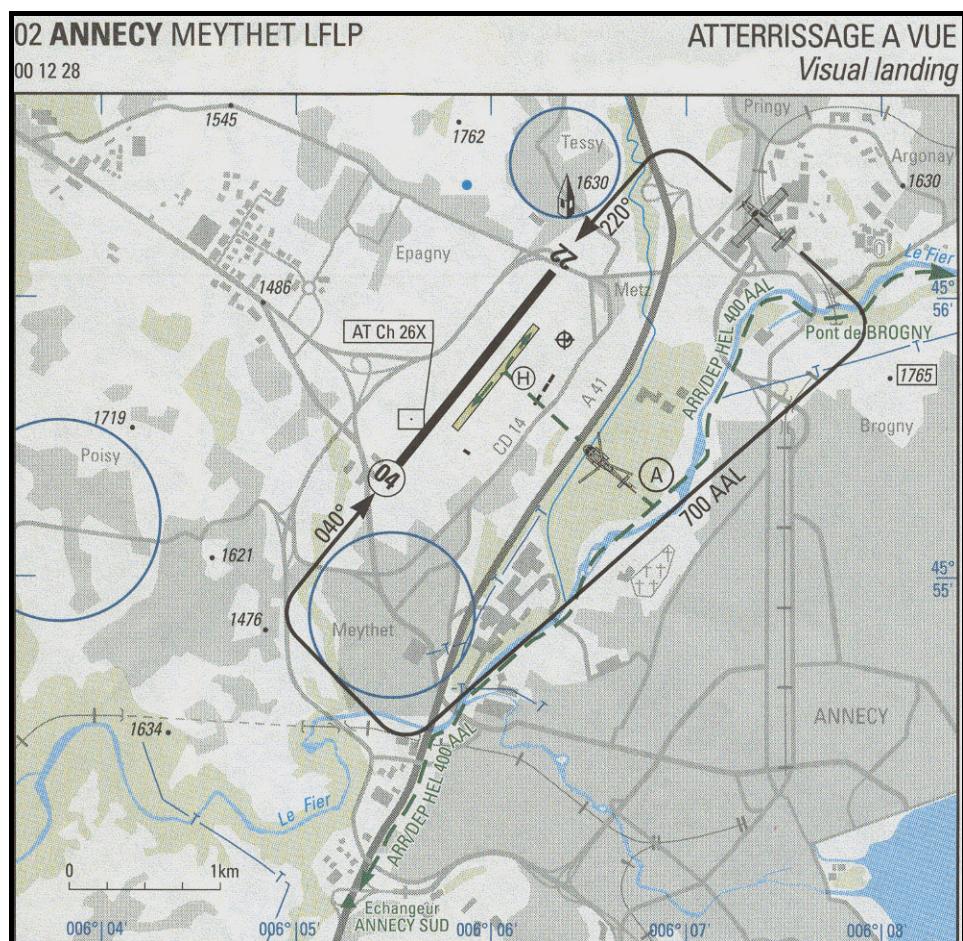
L'aile gauche heurte le taxiway revêtu, plus de deux cents mètres avant le début de la piste gazonnée et vingt mètres à gauche du bord de celle-ci. L'aéronef rebondit et parcourt deux cents mètres avant de s'immobiliser entre les deux pistes.

Le pilote ajoute qu'au moment du choc de l'aile avec la surface du taxiway les volets étaient sortis en position "atterrissage" et le réchauffage carburateur était actionné.

Le relief, aux abords de l'aérodrome, favorise l'apparition de turbulences en finale dans les conditions de vent rencontrées par le pilote avant l'accident (*voir carte VAC page suivante*).

A la masse maximale, en atmosphère standard, avec les volets en position "atterrissage", la vitesse de décrochage est de 93 km / h. La vitesse préconisée dans le manuel de vol en finale est de 120 km / h. Dans ces mêmes conditions l'aéroclub recommande une vitesse de 130 km / h.

accident du F-GOVQ du 9 mars 2002



RWY	QFU	Dimensions Dimension	Nature Surface	Résistance Strength	TODA	ASDA	LDA
04 22	040 220	1630 x 30	Revêtue Paved	24/F/C/W/T	1630 1630	1630 1630	1380 1400