

## ACCIDENT

13 janvier 2007 - avion immatriculé F-GBUU

<b>Evénement :</b>	perte de contrôle en courte finale, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	actions inappropriées sur les commandes de vol lors de la finale.
<b>Cause probable :</b>	appréhension entraînant de la précipitation et une dégradation des capacités de jugement.

**Conséquences et dommages :** aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Robin DR 400 – 140 B.

**Date et heure :** samedi 13 janvier 2007 à 15 h 40.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Cosne-sur-Loire (58), piste 30 revêtue, 810 m x 18 m.

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 81 ans, BB de 1993, 304 heures de vol dont 301 sur type, 2 heures de vol dans les trois mois précédents, sur type.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent SSW de 5 à 6 kt, BKN à 900 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température de 11 °C, QNH 1025 hPa, coucher du soleil à 17 h 05.

## CIRCONSTANCES

Le pilote décolle pour trois circuits de piste. Il explique qu'il effectue le premier circuit à une hauteur d'environ sept cents pieds au lieu de mille pieds, étant donné les conditions météorologiques. Après un premier posé-décollé, il entreprend un second circuit d'aérodrome.

Peu après le décollage, il pense apercevoir de la brume provenant de l'ouest et décide d'atterrir rapidement. Il suit la trajectoire sol du circuit standard. En finale, il actionne la poignée de commandes des volets avec la main droite pour la mettre au deuxième cran, mais il n'y parvient pas. Il remarque que sa vitesse est trop élevée. Il maintient son effort sur la poignée de commandes des volets et tient le manche avec la main gauche.

En courte finale, il lâche la poignée de commandes volets pour saisir le manche de la main droite. L'avion heurte le sol environ trente mètres avant le début de la piste revêtue. Le train avant se replie sous la cellule et le train principal est arraché. L'avion rebondit plusieurs fois sur la piste avant de sortir à gauche à environ 150 m du seuil.

Les volets et leur commande ont été retrouvés positionnés sur le premier cran. Aucun dysfonctionnement des volets n'a été constaté.

Le club recommande d'effectuer la finale à 130 km/h avec les volets positionnés sur le second cran. Le manuel de vol précise que la sortie des volets sur le second cran doit être entreprise à une vitesse inférieure à 150 km/h. Plus la vitesse est importante plus l'effort à appliquer sur la commande des volets pour les positionner sur le second cran est élevé.

Le pilote ajoute qu'il a décidé après le premier atterrissage de poursuivre le vol comme prévu car les conditions météorologiques le lui permettaient. Les prévisions et observations des aérodromes voisins faisaient état d'une situation similaire à celle observée lors de l'événement à Cosne-sur-Loire. Le pilote n'avait pas pris connaissance de ces informations avant le vol.

Avant de décoller, il a discuté avec un pilote de l'aéroclub, ancien instructeur. Ce dernier estimait que la météorologie permettait l'exécution de circuits de piste. Il évaluait la base des nuages à mille pieds et la visibilité excellente. Il a indiqué que la trajectoire en finale était correcte. Il n'a pas vu la courte finale, masquée par un hangar. Il n'a pas constaté la présence de nuages bas ou de la brume lors du vol du pilote.

Le pilote vole une à deux fois par mois, en dehors des périodes hivernales, et connaît bien l'aérodrome. Le 17 octobre 2006, il a effectué un vol avec l'instructeur de l'aéroclub pour la prorogation de son brevet de base. Depuis, il a volé le 27 octobre et le 16 décembre 2006.