

RAPPORT

Accident survenu le 16 février 2010 à l'avion immatriculé F-GFSZ

Événement :	atterrissage avant le début de la piste.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> détection tardive en finale du faible plan d'approche, <input type="checkbox"/> décision d'atterrir en début de piste sans prendre en compte la présence du seuil décalé.

Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion Robin ATL L.
Date et heure :	mardi 16 février 2010 à 14 h 40.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Quiberon (56), altitude : 38 pieds.
Nature du vol :	local.
Personne à bord :	pilote +1.
Titres et expérience :	pilote, 73 ans, PPL (A) de 1997, 715 heures de vol, quatre heures sur type dans les trois mois précédents, 1 h 10 sur type dans le mois précédent.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site : vent 120 à 150° / 5 kt, CAVOK, température 7 °C, QNH 995 hPa.

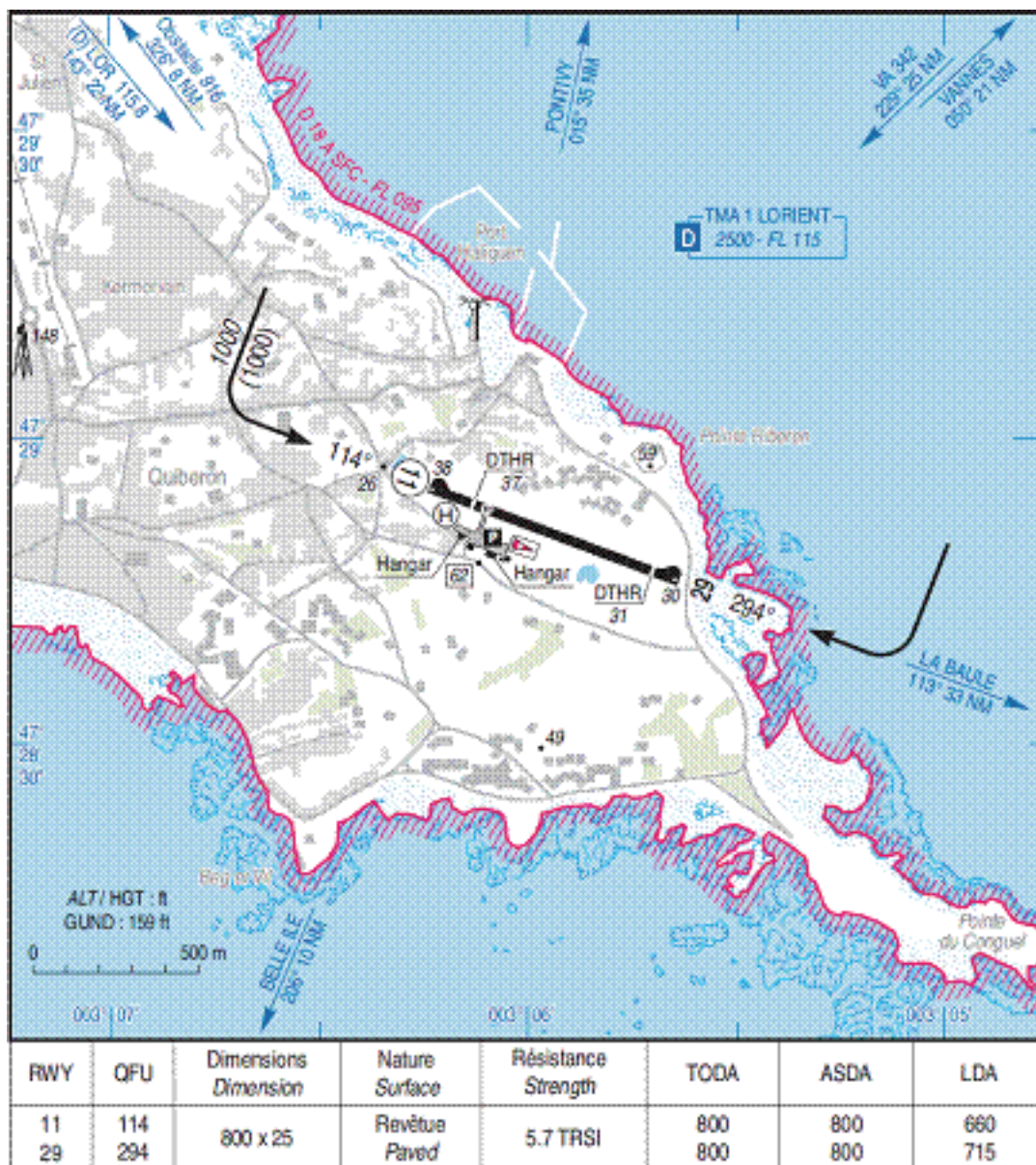
CIRCONSTANCES

La piste 11 revêtue à Quiberon est en service. De retour d'un vol local, le pilote s'intègre en auto-information en étape de base main gauche pour la piste 11. Il explique qu'il souhaite atterrir en début de piste. Pour cela, il ne tient pas compte du seuil décalé et choisit comme point d'aboutissement de l'approche finale la bande herbeuse et légèrement remblayée⁽¹⁾ juste avant la piste. En courte finale, il s'estime trop bas mais ne parvient pas à corriger la trajectoire pour atteindre le début de piste. Le train d'atterrissage avant touche le sol meuble quelques mètres avant le revêtement de la piste, s'enfonce, touche un rocher et se rompt. L'hélice et le moteur sont endommagés.

La longueur de la piste 11 est de 800 mètres. La présence d'un seuil décalé limite la longueur d'atterrissage utilisable à 660 mètres. La longueur entre le début de piste 11 et l'axe de la voie de circulation (voir carte d'atterrissage à vue ci-après) est de 173 mètres.

Le service d'information en vol de l'aérodrome n'est pas activé conformément à ce qui est indiqué sur la carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome.

⁽¹⁾Remblai effectué quelques jours avant l'accident pour réaménager la bande herbeuse.



Compte tenu des conditions météorologiques au moment de l'accident, les distances maximales d'atterrissage et de roulement à l'atterrissage de l'avion étaient respectivement d'environ 455 et 160 mètres.

L'enquête a montré que l'absence de prise en compte du seuil décalé de la piste 11 est une pratique courante. Cette tendance permet aux pilotes qui s'affranchissent de la présence de ce seuil décalé de limiter le temps de roulement pour rejoindre l'aire de stationnement. Cette dérive a pour conséquence de réduire les marges de franchissement d'obstacles et d'augmenter les nuisances pour les riverains, nombreux sous l'approche en piste 11.