

Sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage

Aéronef	Avion Piper PA-28 immatriculé F-GFGX
Date et heure	Jeu. 20 septembre 2012 à 11 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Nîmes Courbessac (30)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné de trois passagers, décolle vers 10 h de l'aérodrome d'Albertville (73) pour un vol à destination de Nîmes Courbessac.

Le pilote atterrit en piste 18R. Il indique qu'au moment de l'arrondi, une rafale de vent fait flotter l'avion au-dessus de la piste pendant environ 4 à 5 secondes, soit sur une distance d'environ 150 m. L'avion touche à mi-piste. Le pilote indique qu'il applique le freinage maximum mais l'avion sort longitudinalement de piste. Le pilote vire à droite pour éviter un muret de pierres. L'avion s'immobilise à 75 m du seuil de piste, en contrebas de la piste sur le bord d'un canal d'évacuation des eaux pluviales.

L'aérodrome est en auto-information. La piste 18R est une piste non revêtue de 940 m sur 60 m. Elle présente une légère déclivité en descente et un seuil décalé de 270 m, la longueur disponible à l'atterrissage est de 670 m. Sur la carte AIP, il est mentionné « QFU 178 préférentiel cause relief ».

Les conditions météorologiques relevées sur l'aérodrome à 11 h étaient les suivantes : vent moyen du 010° pour 10 kt avec rafales de 30 kt.

Pour l'aérodrome de Nîmes Garons, situé à 10 km de l'aérodrome de Nîmes Courbessac, les prévisions météorologiques étaient les suivantes : vent du 360° pour 15 kt, temporairement du 360° pour 15 kt avec des rafales de 25 kt entre 8 h et 11 h et du 060° pour 6 kt entre 12 h et 14 h. Le pilote indique qu'il avait consulté les prévisions météorologiques avant le vol et qu'il avait noté un vent du nord de 5 à 10 kt.

Le pilote totalisait 380 heures de vol, dont environ 300 sur type et environ 8 heures dans les trois derniers mois.

Il indique qu'il n'a pas effectué de verticale de l'aérodrome. Lors de la branche vent arrière, la manche à air lui indiquait un vent nul, ce qui lui permettait d'atterrir en piste 18.

CONCLUSION

L'accident est dû à une sous-estimation des conditions de vent par le pilote, qui a entraîné un atterrissage avec un fort vent arrière et une sortie longitudinale de piste.

La décision d'interrompre l'atterrissage au moment où l'avion a subi la rafale de vent aurait sans doute permis d'éviter l'accident.