

Atterrissage dur, rebond, rupture du train avant

| | |
|----------------------|-----------------------------------------------------|
| Aéronef | Avion Robin DR 400-160 immatriculé F-GUYA |
| Date et heure | Judi 15 novembre 2012 à 15 h 30 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Club |
| Lieu | Aérodrome de Figeac (46), piste 11 revêtue de 900 m |
| Conséquences | Train avant et hélice endommagés |

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Trois pilotes, habitués à voler ensemble, réalisent à tour de rôle une étape d'une navigation circulaire au départ de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes (31). La première étape a pour destination l'aérodrome de Millau (12) où ils se restaurent. A proximité de l'aérodrome de Figeac, destination de la seconde étape, le pilote indique sur la fréquence d'auto-information (123,5 MHz), sa position ainsi que son intention d'atterrir. Lors du passage à la verticale des installations, il estime que le vent est calme et décide de s'intégrer au milieu de la vent arrière main gauche pour la piste 29. Il perçoit alors un message du pilote d'un autre aéronef. Ce dernier l'informe qu'il utilise la 11⁽²⁾. Le pilote du F-GUYA improvise un circuit main droite au sud pour rejoindre la finale 11. Aucun des occupants n'arrive à établir de contact visuel avec l'aéronef qui s'est annoncé, entre temps, en étape de base. Le pilote poursuit son approche, configure l'avion pour l'atterrissage et constate qu'il est au-dessus du plan. En courte finale, il se rend compte que son point d'aboutissement est décalé vers le milieu de la piste et envisage de remettre les gaz. Il focalise son attention sur l'extrémité de la piste et décide de poursuivre mais arrondit tardivement. L'avion rebondit, le train avant s'efface et l'hélice entre en contact avec le sol.

Le pilote n'a pas su si l'aéronef qui le précédait était un avion ou un ULM. Cette information lui aurait permis d'affiner la zone de recherche visuelle compte tenu des circuits d'aérodrome distincts entre avions et ULM. Il précise qu'il disposait à bord d'une copie papier et électronique de la carte VAC mais ne l'a pas consultée pendant le vol. Il ajoute qu'il n'a pas fait de préparation spécifique de l'arrivée.

Le pilote totalisait 401 heures de vol, dont 300 sur le type et 3 dans les trois mois précédents.

CONCLUSION

L'accident est dû à l'improvisation par le pilote d'une trajectoire ne lui permettant pas de stabiliser son approche ainsi qu'à sa décision de la poursuivre alors qu'il avait détecté cet écart.

La préparation incomplète de l'arrivée ainsi que la distraction causée par la recherche d'un autre aéronef dans le circuit d'aérodrome l'ont amené à l'improvisation de cette trajectoire.

L'habitude qu'avaient les trois pilotes de voler ensemble a pu affecter le mécanisme de la prise de décision du commandant de bord et le conforter dans la poursuite de l'atterrissage.

⁽²⁾La carte VAC précise que le QFU 11 est préférentiel. Son circuit d'aérodrome se situe au nord tandis que celui du QFU 29 se situe au sud. L'aérodrome dispose également d'une piste non revêtue destinée aux ULM dont le circuit d'aérodrome s'effectue au sud de la piste revêtue, quel que soit le QFU en service.