



Rapport Final du Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation

concernant l'accident

de l'avion Piper PA-28-236, HB-PDV

du 1er août 1999

sur l'aérodrome de Môtiers

RAPPORT FINAL

CE RAPPORT SERT UNIQUEMENT À LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS. L'ENQUÊTE N'A PAS POUR OBJECTIF D'APPRÉCIER JURIDIQUEMENT LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT
(ART. 24 DE LA LOI SUR LA NAVIGATION AÉRIENNE)

AERONEF	Avion Piper PA-28-236	HB-PDV
EXPLOITANT	Privé	
PROPRIETAIRE	Privé	

INSTRUCTEUR	Ressortissant suisse, né en 1977		
LICENCE	de pilote privé		
HEURES DE VOL	Total	77:50	Au cours des 90 derniers jours 16:39
	Type en cause	09:24	Au cours des 90 derniers jours 09:24

LIEU	Aérodrome de Môtiers		
COORDONNEES	---	ALTITUDE	---
DATE ET HEURE	1er août 1999, 1825 h LT (UTC + 2)		

TYPE D'UTILISATION	Vol VFR
PHASE DU VOL	Atterrissage
NATURE DE L'ACCIDENT	Atterrissage avec dépassement de la fin de piste

TUES ET BLESSES

	Equipage	Passagers	Autres
Mortellement blessé	---	---	---
Grièvement blessé	---	---	---
Indemne/légèrement blessé	1	2	---

DOMMAGES A L'AERONEF	Carénage de roue de proue et capot inférieur moteur cassés, hélice pliée, bout de l'aile droite plié
-----------------------------	--

AUTRES DOMMAGES	Très légers à la piste
------------------------	------------------------

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

Le dimanche 1er août 1999, en fin d'après-midi, le pilote - accompagné de deux passagers - décolle de l'aérodrome de Môtiers à bord de l'avion Piper PA-28-236 "Dakota" HB-PDV pour se rendre à Bex, où il atterrit normalement environ une demi-heure plus tard.

Après une courte escale, l'avion décolle à 1754 h. pour le vol de retour. Arrivé à destination, le pilote effectue une verticale terrain depuis le sud. Comme il décelé un faible vent de travers soufflant du SE, il choisit d'utiliser la piste 23. Dans le dernier virage, il sort complètement les volets et remarque que le vent, soufflant toujours perpendiculairement à la piste, a légèrement forcé. L'avion prend contact avec le sol quelque 50 m après le seuil de piste, puis rebondit avant de retomber lourdement sur la roue avant. Le pilote actionne les freins de roues mais ne parvient pas à décélérer suffisamment. Peu avant la fin de la piste, il tente de faire virer l'avion à gauche par une pression énergique sur le palonnier, mais sans succès. L'appareil quitte la bande gazonnée, franchit un chemin en bordure de piste et termine sa course dans le lit d'un ruisseau.

L'avion est endommagé, mais ses occupants sont indemnes.

FAITS ETABLIS

- Le pilote était titulaire d'une licence de pilote privé valable.
- L'avion était accompagné d'un certificat d'admission à la circulation en cours de validité.
- La masse et le centrage de l'appareil se trouvaient dans les limites prescrites.
- Les conditions météorologiques étaient bonnes.
- L'aérodrome de Môtiers comporte une piste gazonnée de 566 x 30 m. La longueur de piste utilisable pour l'atterrissage en direction 23 est de 506 m.
- La trace d'impact de la roue de proue, due au rebondissement de l'avion, a été relevée approximativement à mi-longueur de la piste. Des débris du carénage de cette roue gisaient de part et d'autre de la trace. Les marques d'un premier contact du train d'atterrissage en début de piste étaient également visibles.
- Le pilote n'a fait état d'aucun problème technique durant le vol.
- Un contrôle des freins de roues après l'accident a montré que ceux-ci fonctionnaient normalement.

ANALYSE

Le fait que l'avion - après s'être posé une première fois une cinquantaine de mètres après le seuil de piste, avant de rebondir pour reprendre brutalement contact avec le sol environ 200 m plus loin - n'a pas pu être arrêté dans le périmètre de l'aérodrome permet d'admettre que le vol de descente dans la phase finale de l'approche n'était pas stabilisé.

Cette instabilité s'est traduite en l'occurrence par une vitesse excessive au moment de franchir le seuil de piste, associée à un taux de descente trop élevé dû vraisemblablement à un arrondi amorcé trop tard.

CAUSE

L'accident est probablement la conséquence d'une approche non-stabilisée et de la poursuite de l'atterrissage après un rebondissement.

Berne, le 7 novembre 2000

Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation