



Rapport Sommaire

Concernant le présent incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports du 17 décembre 2014 (OEIT), état le 1^{er} février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

| | | | | |
|-----------------------------------|---|------------------|---------------------------------------|--------|
| Type d'aéronef | Extra 300/L | G-IIMI | | |
| Exploitant | Privé | | | |
| Propriétaire | Privé | | | |
| Pilote | Citoyen britannique, année de naissance 1968 | | | |
| License | Licence de pilote privé (<i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i>) conformément à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), délivrée par les autorités de l'air britanniques (<i>Civil Aviation Authority – CAA</i>) | | | |
| Heures de vol | total | 1150 h | au cours des 90 derniers jours | 9:30 h |
| | sur le type on cause | 300 h | au cours des 90 derniers jours | 9:30 h |
| Lieu | Aérodrome de Bex/VD (LSGB) | | | |
| Cordonnées | --- | | Altitude --- | |
| Date et heure | 04.10.2017, 10 :33 (LT = UTC + 2 h) | | | |
| Type d'exploitation | Privé | | | |
| Règles de vol | Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules – Règles de vol à vue (Visual Flight Rules – VFR)</i>) | | | |
| Lieu de départ | Bex (LSGB) | | | |
| Destination | Bex (LSGB) | | | |
| Phase de vol | Au sol et roulage au sol | | | |
| Nature de l'incident grave | Contact de l'hélice avec le sol | | | |
| Personnes blessées | Membres d'équipage | Passagers | Autres personnes | |
| Légèrement blessé | 0 | 0 | 0 | |
| Pas blessés | 1 | 0 | sans objet | |
| Dommmages à l'aéronef | Légèrement endommagé Hélice, moteur et train d'atterrissage | | | |
| Autres dommages | Aucun | | | |

Exposé des faits

Déroulement

Le 4 octobre 2017, le pilote aux commandes de son avion à moteur Extra 300/L, immatriculé G-IIMI, effectuait un vol d'entraînement comprenant des acrobaties aériennes. Le vol et l'atterrissage sur la piste 33 de l'aérodrome de Bex se sont déroulés sans incident. Alors que l'avion quittait la piste, le train d'atterrissage s'est subitement enfoncé dans le terrain. L'avion a alors basculé autour de l'axe transversal, si bien que l'hélice a touché le sol. Le pilote est sorti de l'accident indemne. Le moteur de l'Extra 300/L s'est brusquement arrêté et l'hélice, de même que le train d'atterrissage, ont été endommagés.

Constatations

Le 4 octobre 2017, l'aérodrome était fermé au trafic, étant donné qu'il fallait améliorer à l'aide de sable l'état de la surface en bout de piste 33. Toutefois cette restriction n'a été communiquée, ni comme information aux équipages de conduite (*Notice to Airmen* – NOTAM), ni dans les locaux de l'exploitant de l'aérodrome. L'information concernant les travaux sur la piste n'a été diffusée qu'après ce grave incident.

Conclusions

Un problème de communication est à l'origine de la situation de danger qui a fait que l'avion s'est enfoncé puis a basculé. Il n'a en revanche pas été possible de trouver une cause systémique à l'incident. C'est la raison pour laquelle, conformément à l'art. 46 OEIT, le Service suisse d'enquête de sécurité clôt l'enquête sur l'incident grave en établissant un rapport sommaire.

Berne, 11 avril 2018

Service suisse d'enquête de sécurité