



Rapport Sommaire

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

Aéronef	C182RG	HB-CFZ
Exploitant	Privé	
Propriétaire	Privé	
Pilote	Suisse, année de 1951	
Licence	Licence de pilote privé d'avions (<i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i>) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne (<i>European Union Aviation Safety Agency – EASA</i>), établie par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)	
Heures de vol	total 1665:04 h	au cours des 90 derniers jours 0:59 h
	sur le type en cause 676:53 h	au cours des 90 derniers jours 0:59 h
Lieu	Aérodrome de Sitterdorf (LSZV)	
Date et heure	14 mars 2018, 13 h 40 (LT ¹ = UTC ² + 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	Saint-Gall (LSZR)	
Destination	Sitterdorf (LSZV)	
Phase de vol	Atterrissage	
Nature de l'accident	Sortie de piste lors de la phase de décélération au sol	

Personnes blessées	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Légèrement blessé	0	0	0
Pas blessé	1	0	sans objet
Dommages à l'aéronef	Fortement endommagé Hélice, ailes et fuselage endommagés		
Autres dommages	Légers dégâts au sol		

¹ LT: *Local Time*, heure locale

² UTC: *Co-ordinated Universal Time*, l'heure universelle coordonnée

Renseignements de base

Déroulement de l'accident

Le jour de l'accident le pilote prévoyait d'effectuer un vol au départ de Saint-Gall (LSZR) à destination de Sitterdorf (LSZV) avec un Cessna 182 RG.

Après un départ de l'aéroport de Saint-Gall le pilote prévoit d'effectuer une approche à Sitterdorf par le secteur sud. Après ses observations, il décide de rejoindre le circuit pour la piste 25. À ce même moment, un avion de type Pilatus Porter effectue des tours de piste 07. L'équipage de ce dernier communique au pilote du Cessna la piste en service et l'informe qu'un vent d'est prévaut. Le pilote du Cessna décide de poursuivre son approche sur la piste 25, qui selon lui se déroule jusqu'à l'atterrissage sans incident. Une première prise de contact avec le sol de la roue de proue a lieu peu avant le milieu de piste, soit environ 240 m après le seuil de piste. Il s'ensuit plusieurs rebonds et une phase de décélération au sol. L'avion franchit le bout de la piste, roule dans un champ fraîchement semé avant que la roue de proue s'embourbe et que l'avion capote pour finalement s'immobiliser sur le dos à environ 20 m après la fin de la piste. Le pilote, indemne, s'extrait lui-même de l'épave (voir figure 1).



Figure 1: Position finale de l'avion HB-CFZ fortement endommagé après la sortie de piste. Les traces au sol indiquent la direction de l'atterrissage.

Témoin oculaire

Lors de l'approche du HB-CFZ un témoin oculaire, un instructeur de vol confirmé, assiste visuellement à la scène depuis la station à essence de l'aérodrome. Quand le Cessna s'engage dans le vent arrière de la piste 25, soit opposé à celui effectué par l'équipage du Pilatus Porter, le témoin constate que l'indicateur de direction d'atterrissage automatique indique la piste 25. Il décide immédiatement de changer manuellement l'indication en 07. Lorsque le Cessna prend pour une première fois contact avec le sol, le témoin observe un vent d'est soufflant entre 7-9 kt.

Indicateur de direction d'atterrissage

L'indicateur de direction d'atterrissage automatique est relié à un capteur, installé sur le toit d'un hangar, qui détermine la direction du vent. La configuration de l'indicateur, par conséquent le sens de la piste, est automatiquement déterminée selon une moyenne des relevés des deux dernières minutes. En cas de problèmes techniques le mode automatique peut être déclenché et la configuration changée manuellement. Le jour de l'accident, l'indicateur de direction d'atterrissage automatique n'était pas opérationnel pour des raisons de maintenance.

Analyse et conclusions

Le pilote n'a pas tenu compte de la provenance du vent, du trafic en vent arrière et du sens de la piste en usage. Ce comportement inadapté aurait pu mettre l'équipage de l'autre avion dans le circuit 07 en danger.

De plus, le pilote de l'avion HB-CFZ n'a pas entrepris de manœuvre de remise des gaz alors que la situation l'exigeait.

L'accident est dû à une sortie de piste lors de l'atterrissage consécutive à un choix inadéquat du sens de la piste et ceci sans tenir compte d'un autre usager opérant préalablement en sens opposé.

La version de référence de ce rapport est rédigée en langue française.

Berne, 3 mai 2022

Service suisse d'enquête de sécurité