

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé N700AR

Evénement :	perte de contrôle à l'arrondi, sortie latérale de piste.
Cause probable :	correction tardive de la trajectoire en courte finale.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.
Aéronef : avion SOCATA TBM 700.
Date et heure : lundi 13 mai 2002 à 15 h 38.
Exploitant : société.
Lieu : AD Moulins-Montbeugny (03).
Nature du vol : photographie aérienne.
Personnes à bord : pilote + photographe.
Titres et expérience : pilote, 37 ans, CPL de 1989, 2100 heures de vol, dont 35 sur type et 70 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques : vent 130° / 10 kt, CAVOK, QNH 1014 hPa.

Circonstances

Au retour d'un vol effectué au nord de Clermont-Ferrand, le pilote se présente sur l'aérodrome de Moulins, en semi-directe main droite pour la piste 08. Le pilote explique que l'approche se déroule normalement et avec une vitesse de 85 kt en courte finale, train sorti et pleins volets.

Peu avant d'effectuer l'arrondi, il estime qu'il va "être un peu court", il effectue une action à cabrer et augmente légèrement de puissance. Jugeant que l'assiette à cabrer devient trop importante il remet les gaz. L'avion s'incline à gauche. Le saumon d'aile gauche touche la raquette du seuil de piste. L'aéronef sort de piste par la gauche et percute violemment le sol. Après la rupture et la perte du train principal gauche puis du train avant, le train principal droit rentre dans l'aile droite. L'avion poursuit sa trajectoire sur le ventre sur la piste ULM et s'immobilise à 95 mètres de la bordure de la raquette.

(suite page suivante)

Le feu se déclare sur le côté gauche de l'aéronef près de l'emplanture d'aile, quelques secondes avant son immobilisation. Les occupants de l'avion évacuent la cabine en traversant les flammes naissantes. Le premier moyen d'extinction est mis en œuvre sans succès dans les trois ou quatre minutes suivantes par un agent AFIS présent au sol. Les secours extérieurs immédiatement alertés par l'agent de service à la tour arrivent environ quinze minutes plus tard et maîtrisent l'incendie.

Le pilote a expliqué avoir effectué son approche "moteur réduit". Il n'a pas été possible de déterminer si l'approche finale a été entreprise moteur totalement réduit ou avec au moins 10 % de torque comme préconisé par le constructeur. Lors d'une réduction totale de puissance du moteur, la pleine puissance ne peut être obtenue qu'après un peu plus de cinq secondes.