

Rapport du BEA

Accident du Cessna 182

immatriculé N5296S survenu le 18/05/2022 à Barcelonnette (04)

Approche non stabilisée, atterrissage long, sortie latérale de piste

Rapport d'enquête cat. 3 : rapport sur un événement aux conséquences limitées, élaboré à partir d'un ou de plusieurs témoignages n'ayant pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.

Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.

1 - Déroulement du vol

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Cannes-Mandelieu (06) à destination de Barcelonnette-Saint-Pons, dont l'altitude publiée est de 3.714 ft. À l'arrivée, le pilote se reporte à la verticale des installations à une altitude de 5.000 ft puis se présente en vent arrière à 4.500 ft pour la piste 09 (800 x 30 m). Le pilote indique qu'il débute la finale à une altitude trop élevée (4.800 ft) et qu'il se présente en courte finale avec une vitesse élevée (75 Kt au lieu de 65 Kt dans la configuration retenue pour l'atterrissage). Il précise qu'il réalise une glissade pour essayer de rattraper le plan de descente mais le toucher des roues a néanmoins lieu à mi-piste. Le pilote freine puis, estimant qu'il ne lui reste pas assez de distance pour s'arrêter, augmente la puissance pour redécoller. Jugeant que la distance restante n'est pas suffisante, il décide finalement d'interrompre la remise de gaz. L'avion sort latéralement à gauche de la piste au niveau du seuil décalé 27, percute un fossé caillouteux qui ralentit sa course et traverse une route départementale située après l'extrémité de piste avant de s'immobiliser.

2 - Renseignements complémentaires

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 69 ans, était titulaire d'une licence CPL/IR(A) FAA délivrée en 2010 et avait passé son BFR [1] en février 2021. Il totalisait au moment de l'accident 1.897 heures de vol avion dont 1.197 sur le type et 13 dans les trois mois précédents dont 9 sur le type.

Il indique qu'il a une bonne expérience du vol montagne et fréquente en particulier des aérodromes de haute altitude aux États-Unis. Il s'agissait de son premier vol à destination de l'aérodrome de Barcelonnette-Saint-Pons.

3 - Enseignements de sécurité

Une approche déstabilisée en vitesse, vitesse verticale et sur un plan trop fort en vue d'un atterrissage sur une piste courte aurait dû amener le pilote à s'interroger quant à l'opportunité de réaliser une approche interrompue et retenter une nouvelle approche.

L'observation de l'environnement de la piste à la verticale des installations permet de pré-armer une stratégie en vue de l'atterrissage, en prenant conscience des points clefs. La remise en question de cette stratégie, consécutivement à la variation de certains de ses paramètres, devrait conduire le pilote à interrompre l'approche et non à improviser une nouvelle stratégie dynamique.

De manière générale, les conséquences d'une sortie de piste à faible énergie seront moins graves qu'une collision en vol avec un obstacle lors d'une approche interrompue.

[1] Biannual Flight Review (Test mentionné sur le carnet de vol, effectué tous les deux ans et réalisé avec un examinateur agréé FAA permettant de continuer à exercer les privilèges d'une licence états-unienne).