

**Approche non stabilisée, atterrissage long, sortie latérale de piste,
collision avec un obstacle**

⁽¹⁾Sauf précision
contraire, les
heures figurant
dans ce rapport
sont exprimées
en heure locale.

Aéronef	Avion Reims-Cessna F150 M immatriculé F-BXZG
Date et heure	29 juin 2014 vers 10 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Fumel-Montayral (47), altitude 692 ft, piste 35 revêtue préférentielle, 720 x 18 m
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Castelsarrasin-Moissac (82) à destination de Fumel. Il intègre le circuit d'aérodrome pour la piste 35 et touche à mi-piste. Estimant qu'il ne pourra pas s'arrêter avant la fin de la bande revêtue, il tente de virer à droite. L'avion roule dans l'herbe, suit une trajectoire parallèle à la piste, descend un talus d'une hauteur de 5 mètres environ. Le train avant s'efface en bas du talus, l'avion pivote autour de l'aile gauche et s'immobilise face à l'ouest, en appui sur l'hélice.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Expérience du pilote**

Le pilote, âgé de 63 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) depuis 2005. Il totalisait 138 heures de vol dont 100 sur type. Il n'avait volé qu'une heure et effectué trois atterrissages depuis octobre 2013.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur l'aérodrome étaient les suivantes :

- ☐ vent du 240° pour 8 kt, rafales à 18 kt ;
- ☐ visibilité supérieure à 10 km ;
- ☐ FEW CB à 1500 ft, SCT TCu à 1500 ft, BKN Cu à 2500 ft ;
- ☐ température 16 °C, température du point de rosée 14 °C ;
- ☐ QNH : 1016 hPa ;
- ☐ présence d'averses à 13 NM à l'ouest et sous le cumulonimbus.

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote était arrivé tôt le matin à l'aéroclub de Moissac-Castelsarrasin pour préparer son vol. Sa préparation a été retardée par une panne électrique générale due aux orages de la nuit. Cette panne a concerné les pompes de carburant et le système informatique qui ne fonctionnaient plus. Il a alors décidé de partir sans consulter les conditions météorologiques, observant simplement les conditions locales.

Seul dans le circuit d'aérodrome de Fumel, le pilote a effectué une reconnaissance à la verticale des installations, au-dessus du circuit d'aérodrome. Il a ensuite intégré la branche vent arrière pour la piste 35 préférentielle car il a estimé que le vent était plein travers pour environ 10 kt. Il rapporte qu'au moment de l'arrondi, une rafale de vent a fait remonter l'avion tout en l'écartant à droite. Après avoir corrigé la trajectoire, il a entrepris un nouvel arrondi et a été confronté au même phénomène. Après avoir hésité à interrompre l'approche, le pilote a finalement décidé d'atterrir. Il indique qu'il a eu l'impression que l'avion avait plané assez longtemps avant de finalement toucher à mi-piste. Le pilote a agi énergiquement et sans retard sur les freins, mais voyant arriver le bout de la piste, il a délibérément viré à droite dans les servitudes. Il n'a pu éviter de descendre le talus.

Le pilote déclare que, pendant l'approche, les volets étaient braqués à environ 10° et que la vitesse affichée était de 70 kt.

Il précise que depuis l'obtention de son brevet, il n'a pas eu l'occasion de voler régulièrement.

Ce jour-là, il s'était fixé comme objectif d'atterrir sur l'aérodrome de Fumel et n'a pas suffisamment pris en compte les conditions météorologiques observées lors de la reconnaissance. Il ajoute qu'il n'a pas non plus été suffisamment rigoureux sur la tenue des paramètres de vol lors des phases d'approche et d'atterrissage.

2.4 Autres témoignages

Plusieurs pilotes indiquent que les atterrissages à Fumel nécessitent de l'entraînement et de l'expérience. En effet, compte tenu de la situation de l'aérodrome sur un promontoire, des turbulences et des rotors sont possibles sur la piste quelle que soit la direction du vent.

2.5 Performances de l'avion à l'atterrissage

Selon le manuel de vol, la distance minimum de roulement à l'atterrissage est de 136 mètres, dans les conditions suivantes : masse maximum de 726 kg, par vent nul, volets à la demande, à la vitesse de 52 kt et avec une température de 15 °C. La vitesse d'approche recommandée par le manuel doit être comprise entre 52 et 61 kt.

La composante de vent de travers maximale démontrée à l'atterrissage est de 15 kt.

La masse du F-BXZG lors de l'approche étant d'environ 600 kg.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

3.1 Préparation du vol

L'absence de préparation du vol, et notamment la non prise en compte des paramètres météorologiques, n'a pas incité le pilote à renoncer au vol compte tenu de sa faible expérience récente ou à anticiper un atterrissage aux limites de performances de l'avion (vent travers en rafales avec une composante arrière).

3.2 Approche non stabilisée

Le pilote a débuté la finale avec une vitesse trop élevée. Lors de l'arrondi, il n'a pas été en mesure de résorber à temps l'excédent d'énergie accumulé par l'avion.

3.3 Gestion de l'arrondi

Les actions excessives à cabrer du pilote ont entraîné une reprise non désirée de hauteur conduisant à un touché des roues tardif. Bien qu'il ait envisagé une interruption de l'approche, il a poursuivi l'atterrissage.

3.4 Conclusion

L'accident résulte de la décision du pilote de poursuivre un atterrissage sur une piste courte après une approche non stabilisée et un arrondi manqué.