



Incident grave survenu au MOONEY M20J
immatriculé **F-HGPR**
le mardi 6 août 2024
sur l'aérodrome de La Rochelle - Île de Ré (17)

Heure	Vers 14 h ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et une passagère
Conséquences	Aucune

Poursuite d'une approche non stabilisée, rebond lors de l'atterrissage, perte de contrôle, remise des gaz, sortie latérale de piste, quasi-collision avec des obstacles

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote, des enregistrements des radiocommunications, de caméras de surveillance, d'une vidéo prise par la passagère, ainsi que des données de l'application SDVFR utilisée par le pilote.

Le pilote, accompagné d'une passagère, réalise un voyage touristique de plusieurs jours au départ de l'aérodrome d'Annecy – Meythet (74). La seconde étape consiste en une navigation entre les aérodromes de Biarritz – Pays Basque (64) et de La Rochelle – Île de Ré.

Le pilote décolle de la piste 27 de l'aérodrome de Biarritz vers 12 h 35 puis chemine le long de côte à une altitude de 1 500 ft². Après un survol de l'île d'Oléron, il pénètre dans la CTR de La Rochelle par le point de report SA. La contrôleuse lui demande alors de rappeler en étape de base main gauche. Le pilote chemine le long de la rocade, puis commence la descente et intercepte l'axe de la piste 27³ à environ 1,1 NM du seuil décalé. L'avion est alors à une hauteur d'environ 300 ft (voir **Figure 1**, point **3**). Le pilote, seul dans le tour de piste, est autorisé à atterrir.

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

² Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

³ Piste revêtue 2 213 m x 45, LDA 1 746 m.

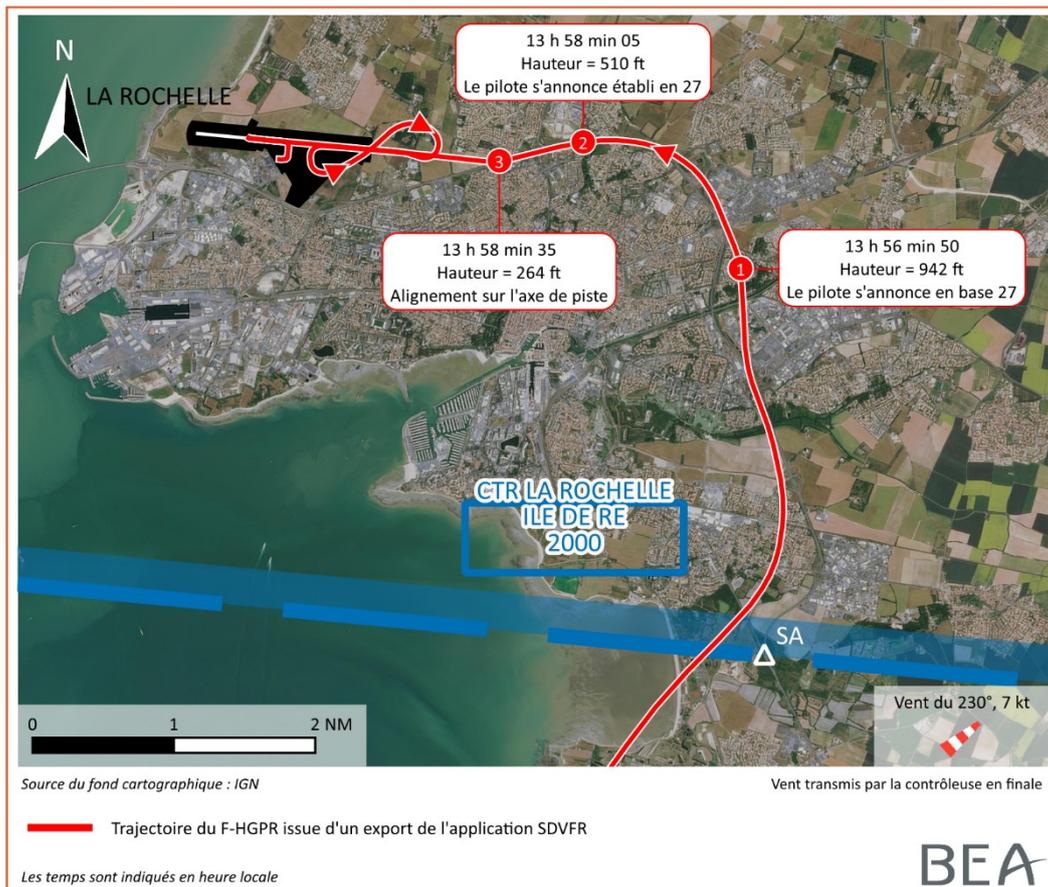
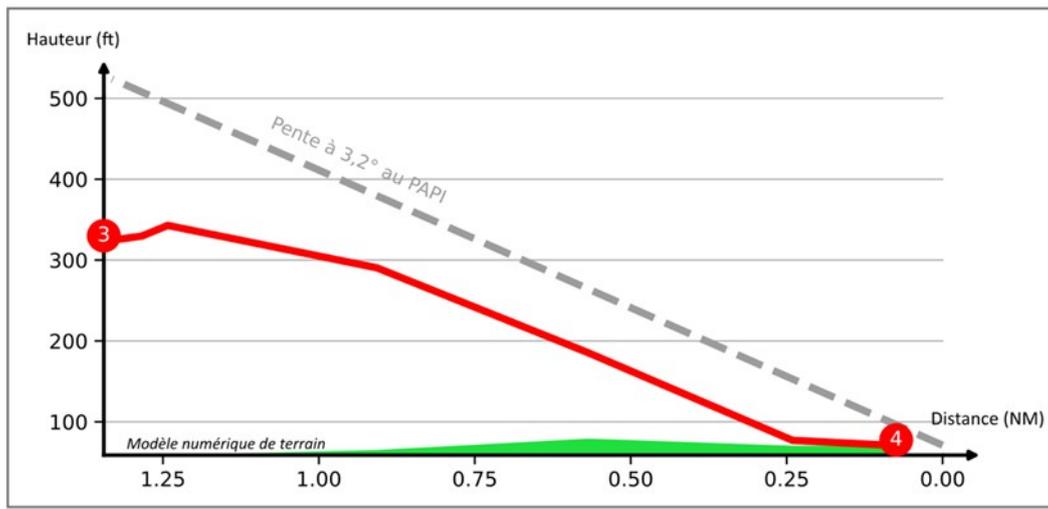


Figure 1 : trajectoire issue des données SDVFR

Lors de la finale, il constate qu'il est en dessous du plan d'approche en observant quatre lumières rouges au PAPI. Il poursuit néanmoins son approche. L'avion touche la piste une cinquantaine de mètres avant le seuil décalé et rebondit. Lorsque l'avion touche à nouveau la piste, il dévie légèrement sur la gauche. Le pilote, craignant de sortir de la piste, remet les gaz. L'avion sort latéralement de la piste en suivant une trajectoire sensiblement perpendiculaire à la piste et passe à proximité de l'antenne glide de l'ILS et de la manche à air⁴. Puis l'avion décolle, s'incline à gauche en montée et passe à faible hauteur à proximité l'aire de stationnement de l'aviation commerciale.

La contrôleuse alerte le SSLIA et propose une assistance au pilote. Ce dernier l'informe qu'il n'en a pas besoin et qu'il revient atterrir. Le pilote suit une trajectoire en forme de 8 et atterrit sur la piste 27.

⁴ D'après la trajectoire établie à partir des données SDVR, l'avion est passé à moins de 30 m de ces obstacles.



Trajectoire du F-HGPR issue d'un export de l'application SDVFR

Les temps sont indiqués en heure locale

Figure 2 : trajectoire issue des données SDVFR

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote et témoignage

Le pilote, âgé de 62 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé depuis 2010 assortie d'une qualification SEP prorogée en avril 2024. Il totalisait environ 600 heures de vol, dont 5 h 30 dans les 30 derniers jours. Il est propriétaire du F-HGPR depuis 2021 sur lequel il vole exclusivement. Il cumulait une centaine d'heures de vol sur cet avion. C'est la première fois qu'il atterrissait à La Rochelle, mais il précise qu'il s'est déjà rendu sur des aérodromes avec de longues pistes.

Le pilote indique que le suivi de la rocade en « S » peut expliquer qu'il se soit retrouvé sous le plan d'approche lors de la finale. Constatant qu'il était trop bas en visualisant quatre lumières rouges au niveau du PAPI, il a augmenté la puissance. Il n'explique pas pourquoi il a poursuivi la finale alors qu'il avait conscience d'être bas et probablement trop rapide. Il est possible qu'il ait été focalisé sur le cheminement et un peu crispé, car il voulait absolument respecter le cheminement publié.

Concernant l'atterrissage, il explique qu'il a déjà vécu des situations de petits rebonds avec le F-GHPR qu'il a gérées sans difficulté particulière.

Le pilote précise qu'il n'a pas été gêné par les conditions météorologiques ou par d'autres trafics.

2.2 Renseignements sur l'aérodrome

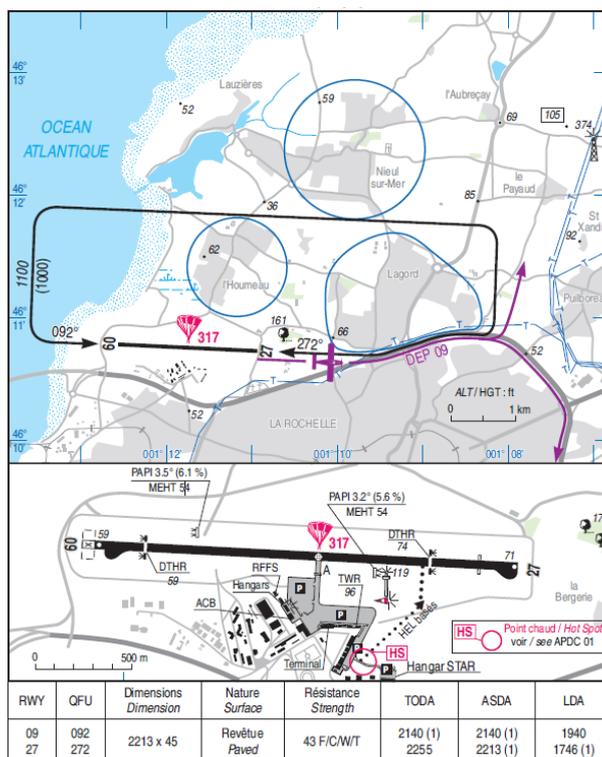


Figure 3 : extrait de la carte d'approche à vue (Source : SIA)

Dans les consignes particulières de la carte d'approche, il est précisé pour l'atterrissage en piste 27 : « effectuer le dernier virage en interceptant puis en suivant la rocade jusqu'à l'axe de piste. PAPI obligatoire. »

Le PAPI de la piste 27 est calibré pour un plan de 3,2° (5,6 %).

2.3 Renseignements météorologiques

Le METAR automatique de 14 h indique :

- un vent du 230° pour 7kt, variable du 180° au 280° ;
- une visibilité supérieure à 10 km ;
- quelques nuages à 3 400ft ;
- une température de 26 °C.

En finale, la contrôleuse a communiqué au pilote un vent du 230° pour 7 kt.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

Le pilote a poursuivi son approche alors qu'il se savait sous le plan d'approche publié. Au cours de l'atterrissage, l'avion a rebondi puis le pilote a perdu le contrôle de l'avion qui a viré sur la gauche et s'est retrouvé désaxé sur la piste. Craignant de sortir de la piste, le pilote a remis les gaz. Les effets du moteur lors de la mise en puissance ainsi que le vent de travers venant de la gauche ont pu accentuer cette perte de contrôle. L'avion a dérapé et est sorti de la piste en suivant une trajectoire sensiblement perpendiculaire à celle-ci et s'est très rapidement retrouvé en dehors des servitudes aéronautiques. Le pilote a poursuivi le décollage et l'avion est passé à proximité d'obstacles sans que le pilote puisse en maîtriser la trajectoire.

Enseignements de sécurité

En poursuivant une approche non stabilisée, l'arrondi peut s'avérer délicat et un pilote peut être confronté à une situation inattendue (arrondi long, rebonds, déport latéral). Le pilote peut alors être amené à faire des choix dans une situation très dynamique : poursuivre l'atterrissage au risque d'endommager l'avion ou redécoller. L'étude des événements antérieurs montre que les accidents aux conséquences les plus graves lors de l'atterrissage interviennent surtout lors de remises en puissance réalisées avec un contrôle insuffisant de l'aéronef. En revanche, les accidents survenus alors que l'atterrissage a été poursuivi, s'ils entraînent souvent des dégâts matériels, conduisent rarement sur avion léger à des blessures graves ou des décès. Lors de la formation ou des maintiens de compétences, il est important de rappeler les différents phénomènes de mécanique du vol survenant pendant une interruption de l'atterrissage. Il est aussi essentiel d'envisager tous les critères à prendre en compte pour décider si une interruption est préférable à une poursuite de l'atterrissage.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.