

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

Approche non stabilisée, perte de contrôle en remise des gaz, collision avec des arbres

Aéronef	Avion Brändli BX-2 Cherry, immatriculé F-PRLC
Date et heure	2 août 2015 vers 11 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Marennes (17)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, avion détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Ces informations proviennent principalement de témoins habitués de l'aérodrome.

Le pilote décolle de l'aérodrome de Lesparre-Saint-Laurent-du-Médoc (33) à destination de celui de Marennes (17). L'avion est vu en longue finale pour la piste 04, sous forte pente avec une vitesse élevée. Il n'est pas passé par la verticale des installations au préalable. Le pilote poursuit son approche. L'avion touche à mi-piste, rebondit à trois reprises. Il ralentit notablement avant que le pilote ne remette les gaz. La trajectoire de l'avion dévie vers la gauche pendant le redécollage qui s'effectue dans le dernier tiers de la piste. L'assiette à cabrer est importante. Le moteur délivre de la puissance. L'avion quitte l'axe de piste vers la gauche puis s'incline fortement à droite. Il touche les cimes d'une rangée d'arbres, située après l'extrémité de la piste, avant de basculer derrière les arbres puis de percuter le sol dans une décharge de gravats.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Caractéristique de l'aérodrome de Marennes

L'aérodrome non contrôlé est agréé à usage restreint et réservé aux aéronefs basés et ceux situés sur les aérodromes voisins. Celui de Saint-Laurent-du-Médoc ne fait pas partie de la liste publiée sur la carte VAC.

L'aérodrome de Marennes dispose d'une piste non-revêtu de 770 x 50 mètres. Le seuil est décalé en piste 04 conduisant à une longueur disponible à l'atterrissement de 655 mètres.

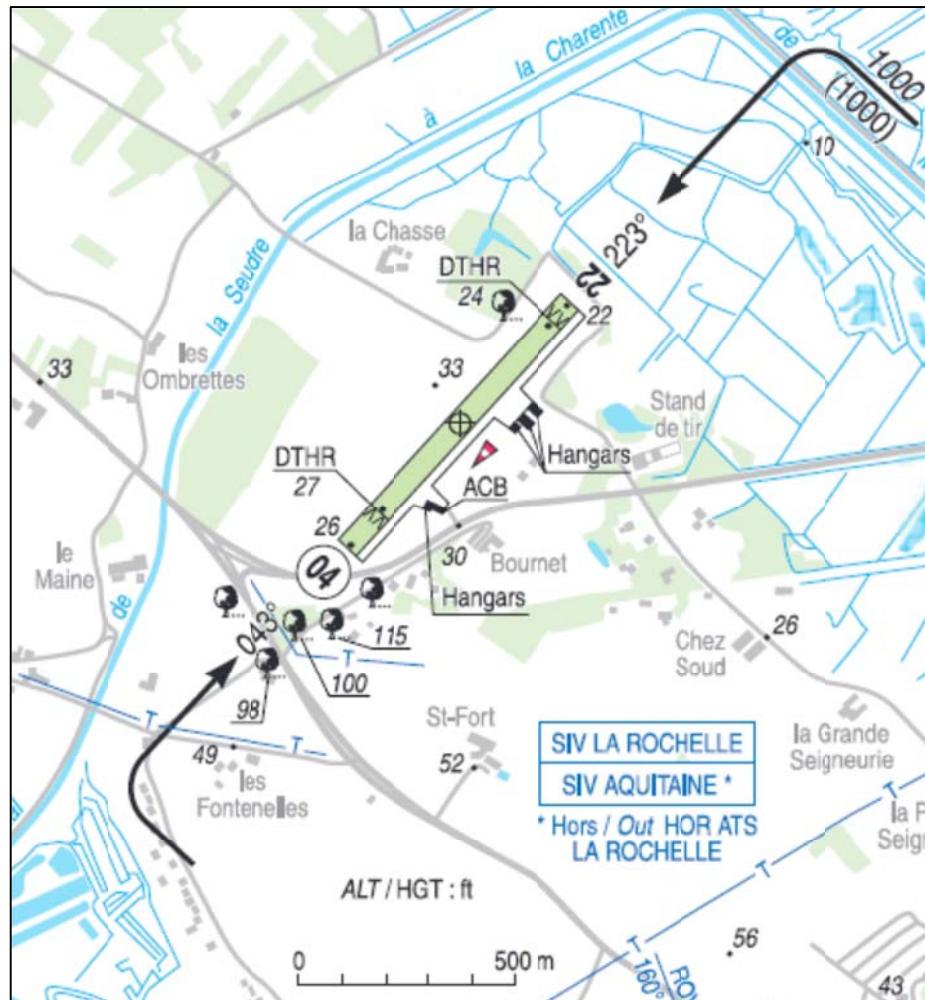
L'exploitant considère que l'accès à l'aérodrome peut être jugé délicat du fait de la prédominance de vent traversier.

La carte VAC indique des « *dangers à la navigation aérienne* » en attirant l'attention des utilisateurs sur la présence d'arbres perçant les surfaces de dégagement aéronautiques dans la trouée d'atterrissage au sud-ouest :

⁽²⁾Seuil décalé de 115 mètres matérialisé par des chevrons.

- arbres d'altitude au sommet 100 ft à 310 mètres du seuil⁽²⁾ (décalé) 04, radial 217° ;
- arbres d'altitude 115 ft à 265 mètres du seuil décalé 04, radial 205°.

La pente d'approche avoisine 10 % pour la piste 04, si l'on tient compte de ces obstacles.



Extrait de la carte VAC de l'aérodrome de Marennes

Note : L'exploitant indique que certains des arbres figurant sur la carte VAC ont été coupés en 2013. Un relevé d'obstacle effectué par la DGAC en 2016 montre que la trouée d'atterrissage 04 est toujours percée par deux obstacles proches de l'axe de piste. La documentation aéronautique ne le mentionne pas.

2.2 Conditions météorologiques

La situation générale fait état d'un marais barométrique très faiblement anticyclonique en air chaud, sec et stable.

Les paramètres suivants sont estimés sur le site de l'accident :

- vent du 120 à 140° de 8 à 10 kt ;
- rafales de 14 à 18 kt ;
- CAVOK ;
- température 26 °C ;
- point de rosée 9 °C ;
- QNH 1 016.

2.3 Licence et qualifications

Le pilote, âgé de 72 ans, propriétaire de l'aéronef, était en possession d'une licence PPL de 1998, et était qualifié SEP (T). Son expérience totale était de 640 heures de vol dont 580 en tant que commandant de bord, 14 dans les trois mois précédents et 11 sur le type.

L'enquête n'a pas permis de déterminer si il avait connaissance des particularités de l'aérodrome (obstacles, piste courte).

2.4 Examen de l'épave

L'avion est retourné sur le dos, son aile droite arrachée repose à 13 mètres en amont du reste de l'épave principale. Le train est en position sorti, la commande de volet sortie au premier cran est cohérente avec la position observée des volets.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote a réalisé une approche directe, sans reconnaissance par la verticale des installations. Il n'a ainsi pas pu évaluer l'intensité et la direction du vent. La présence d'obstacles, avant l'entrée de piste, ne lui a probablement pas permis de résorber sa vitesse et l'a conduit à un toucher tardif. Il n'a pas décidé d'interrompre son atterrissage, lorsqu'il en avait encore la possibilité. Sa perception des obstacles situés en extrémité de bande, compte tenu de la longueur de piste restante, l'a probablement incité à adopter une assiette à cabrer importante lors du redécollage. Il a poursuivi sa montée au second régime et a vraisemblablement décroché, probablement en augmentant davantage son assiette au passage des arbres.