

**Décrochage lors de l'arrondi, atterrissage dur, rebond,
rupture du train d'atterrissage principal gauche,
sortie latérale de piste, sur altiport**

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

Aéronef	Avion Piper PA34 Seneca III 220T immatriculé N101FM
Date et heure	14 avril 2016 à 16 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Altiport de Courchevel (73)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note : les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de deux passagers, réalise un voyage au départ de l'aérodrome d'Etampes Mondésir (91) à destination de l'altiport de Courchevel. Le pilote indique qu'après une finale stabilisée pour la piste 22, il débute l'arrondi à une hauteur d'environ deux mètres et réduit la puissance des moteurs.

L'avion décroche, touche durement le sol et rebondit. Lors de ce rebond, le pilote remet de la puissance puis la réduit de nouveau. L'avion atterrit durement. Le train principal gauche se rompt et l'hélice du moteur gauche entre en contact avec le sol. L'avion dévie de sa trajectoire vers la gauche et sort de piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- vent du 200° pour 3 kt ;
- CAVOK ;
- température 6 °C.

2.2 Pilote

Le pilote, 73 ans, PPL(A), IR, MEP, était qualifié montagne « roues » et skis. Il totalisait 3 300 heures de vol dont 1 000 sur type, et 16 dans les trois mois précédents, dont deux sur type dans les dernières 24 heures.

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il avait atterri à environ 300 reprises sur l'altiport de Courchevel depuis trente ans, dont deux à quatre fois par an les dernières années. Il explique avoir réduit la puissance des moteurs prématurément au regard de la forte pente de la piste, ce qui a provoqué le décrochage et qu'il n'a ensuite pas pu récupérer le contrôle de l'avion. Il précise que son peu d'expérience récente est à l'origine de son manque de coordination.

2.4 L'altiport

L'altiport de Courchevel est à usage restreint. Il n'est accessible qu'aux pilotes qualifiés montagne et aux pilotes possédant l'autorisation de site. La piste est longue de 537 mètres à profil concave, la pente variant de 12,5 % à 18,66 %. Le QFU 22 est utilisé à l'atterrissage et le QFU 04 au décollage.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à la réduction prématurée de la puissance des moteurs, ce qui a provoqué le décrochage de l'avion lors de l'arrondi.

La variation de l'assiette à cabrer lors de l'arrondi est plus importante sur une piste en pente que sur une piste sans pente. Le facteur de charge et la vitesse de décrochage sont donc plus importants. Ainsi, le réglage de la puissance des moteurs doit être adapté à la valeur de la pente.