

Accident du LANCAIR - 320
immatriculé **PH-COL**
survenu le 17 avril 2017
à Montpellier-Méditerranée (34)⁽¹⁾

⁽¹⁾Piste 30L.

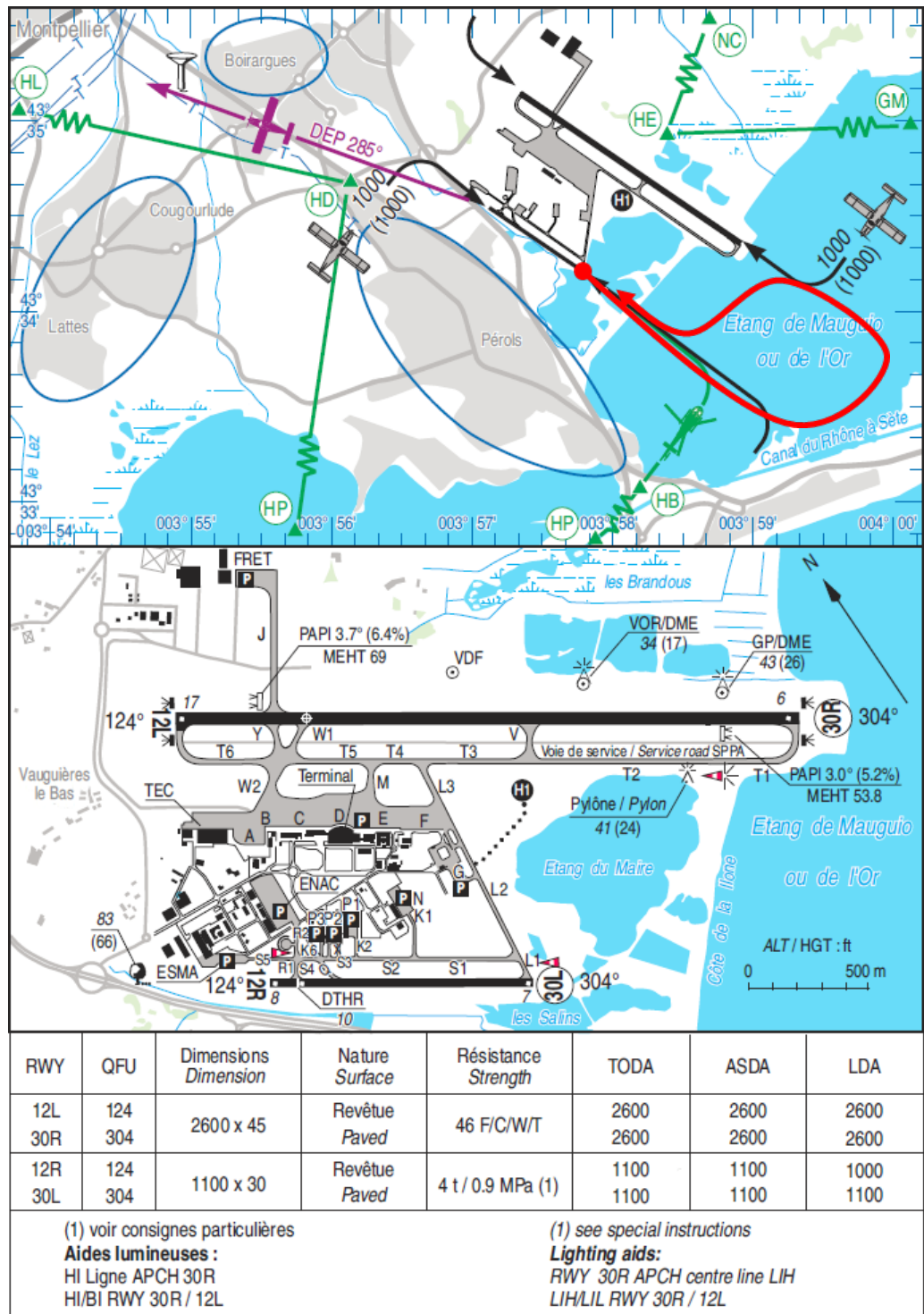
⁽²⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Heure	À 18 h 50 ⁽²⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Train d'atterrissage endommagé
<i>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.</i>	

**Dysfonctionnement moteur, atterrissage dur,
rupture du train avant**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote indique qu'il décolle de l'aérodrome de Montpellier-méditerranée en piste 12R pour un vol local. Pendant l'accélération lors de la course au décollage, il perçoit une anomalie de fonctionnement du moteur, sans perte de puissance détectée, et poursuit le décollage. En montée il constate à nouveau, à plusieurs reprises un fonctionnement anormal. Compte tenu des zones survolées (étang et zones fortement urbanisées), il décide d'atterrir en urgence et vire à gauche. Il annonce au contrôleur son souhait d'atterrir à contre QFU sur la piste principale 30R, sans préciser qu'il est en situation d'urgence ou de détresse. Le contrôleur ne lui accorde pas l'autorisation en raison de la présence d'un trafic en finale 12L. Le pilote poursuit son virage par la gauche jusqu'à effectuer $\frac{3}{4}$ de tour puis vire à droite pour s'aligner avec la piste 30L. Il sort le train d'atterrissage et oublie de sortir les volets. Il s'aperçoit qu'il est trop rapide et trop haut mais ne souhaite pas prendre le risque d'interrompre l'approche car son moteur montre toujours des signes de faiblesse. Il atterrit durement sur le train principal. Le train avant s'efface lors du contact brutal avec la piste. L'avion glisse sur la piste pendant environ 200 mètres.



2 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote pense qu'il aurait dû déclarer une situation de détresse sur la fréquence afin de bénéficier d'une priorité à l'atterrissage.

Il ajoute qu'il aurait dû adapter sa trajectoire en s'éloignant par virage à droite au lieu de poursuivre à gauche et se rapprocher de la piste. Cela lui aurait permis d'avoir plus de temps pour stabiliser son approche.

Il précise que l'oubli de configurer les volets pour l'atterrissage ne lui a pas permis de résorber un peu d'énergie.

Bien qu'il eut un doute sur le bon fonctionnement du moteur lors de la course au décollage, le pilote semble ne pas avoir considéré l'interruption du décollage. Le stress généré par le dysfonctionnement du moteur au-dessus d'un environnement peu propice à un atterrissage d'urgence l'a conduit à prendre des décisions très rapidement. Il ne les a pas réévaluées et a poursuivi son atterrissage alors qu'il disposait d'une trop forte énergie. Enfin il ne s'est pas exprimé clairement sur la fréquence quant à l'urgence de la situation qu'il percevait, ce qui n'a pas permis au contrôleur de prendre conscience de la situation et de lui accorder la priorité à l'atterrissage à contre QFU sur la piste principale.

L'exécution d'une check-list normale avant atterrissage peut permettre de détecter un oubli qui a plus de risque de se produire en situation de stress.