

ACCIDENT**survenu à l'avion immatriculé PH-MBS**

Evénement :	atterrissage manqué.
Cause identifiée :	décision de poursuivre l'atterrissage après une finale non stabilisée.

Conséquences et dommages :	hélice, train avant, capot moteur endommagés.
Aéronef :	avion Beechcraft C 23 " Sundowner 180 ".
Date et heure :	samedi 21 octobre 2000 à 14 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Reims Prunay (51).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 53 ans, PPL(A) d'octobre 1999 délivré par les Pays-Bas, 119 heures de vol dont 10 sur type et 9 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 160° à 230° / 05 à 10 kt, CAVOK.

Circonstances

A l'issue d'un vol VFR en provenance de Deauville, en contact avec le service d'information de vol de Paris, le pilote se présente à la verticale de l'aérodrome de Reims Prunay peu avant 14 heures. Il essaie de contacter en vain le service AFIS fermé à cette heure. Le pilote contacte à nouveau "Paris Information". Le contrôleur lui confirme qu'il doit intégrer le circuit en pratiquant l'auto-information et lui transmet le vent (200° / 10 kt). Le pilote décide d'atterrir en piste 25. En début de vent arrière main gauche, il voit un avion au point d'arrêt de la piste 07. Il établit le contact radio avec le service AFIS. qui vient d'ouvrir. Les paramètres suivants lui sont transmis : "piste en service 07, vent 170° / 10 kt ". Il effectue un demi-tour et se positionne en vent arrière 07 main droite .En courte finale , le pilote s'estime au-dessus du plan de descente avec une vitesse excessive. Il remet les gaz et effectue un circuit court à 800 pieds main droite pour la piste 07. En finale, l'agent AFIS l'informe du dernier vent : 210° / 10 kt. A l'atterrissage, l'avion rebondit. Lors du second toucher, le train avant se rompt. L'aéronef glisse sur environ deux cents mètres puis s'immobilise sur la piste.

Le pilote n'avait jamais atterri sur l'aérodrome de Reims Prunay. Il explique qu'il n'a pas réussi à repérer la manche à air lors de son arrivée. Il ajoute qu'il a décidé de poursuivre son atterrissage bien qu'il ait estimé sa vitesse sol trop élevée en courte finale lors de sa seconde approche.

Le pilote disposait à l'arrivée d'une autonomie supérieure à une heure.

Un état de stress lié aux circonstances de l'arrivée a pu contribuer à l'événement.