

ACCIDENT

12 juin 2006 - avion immatriculé F-GIGK

Evénement :	atterrissement dur, rebonds et sortie latérale de piste.
Causes identifiées :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> décision d'entreprendre un vol avec un avion sans en connaître les caractéristiques,<input type="checkbox"/> préparation du vol incomplète.

Conséquences et dommages : hélice, trains d'atterrissement avant et principal gauche endommagés.

Aéronef : avion Cessna P 210 N « Centurion ».

Date et heure : lundi 12 juin 2006 à 15 h 40.

Exploitant : société.

Lieu : AD Le Havre Octeville (76), piste 23 revêtue 2 300 m x 40 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 5.

Titres et expérience : pilote, 42 ans, CPL(A) de 1991, IR / ME de 2001, 4 550 heures de vol dont 40 minutes sur type et 150 heures dans les trois mois précédents dont 40 minutes sur le type.

Conditions météorologiques : vent 340°/10 kt, CAVOK, température 27 °C, QNH 1 019 hPa.

CIRCONSTANCES

Lors d'un voyage en régime de vol aux instruments de Dijon (21) au Havre, en compagnie de cinq amis, le pilote annule le plan de vol IFR à l'approche du Havre. Il explique qu'au cours de l'approche il consulte le manuel de vol afin de se remémorer les paramètres de l'avion. Il se présente en longue finale en piste 23 revêtue à l'aide du pilote automatique et de l'ILS. Il précise que la vitesse est de quatre-vingts noeuds avec les volets sortis à trente degrés. L'avion atterrit sur le train principal et rebondit. Le train avant touche violemment le sol et l'hélice heurte la piste. L'avion rebondit à nouveau. Le pilote étouffe le moteur en tirant sur la commande de richesse. L'avion s'immobilise dans l'herbe à gauche de la piste.

Le pilote indique qu'il a calculé la masse de l'avion au décollage (1 780 kg)^① sans vérifier le centrage.

^① pour une masse maximale autorisée au décollage de 1 814 kg

Le calcul de la masse et du centrage lors de l'atterrissement montre que la masse de l'avion était de 1 794 kg, pour une masse maximale autorisée à l'atterrissement de 1 724 kg, et le centrage était hors de la limite arrière.

Le pilote ajoute qu'il n'a pas entendu l'avertisseur de décrochage.

Le pilote, co-pilote sur B737, n'avait pas volé sur avion léger depuis plusieurs années. A la demande de ses amis, il a accepté d'organiser ce voyage. Il a obtenu sa qualification SEP le 12 mai 2006 après un vol de cinquante minutes sur TB10. Le matin du jour de l'accident, il a réalisé un vol de prise en main de quarante minutes avec le propriétaire de l'avion, qui n'est pas instructeur, au cours duquel il a effectué plusieurs atterrissages.

Le propriétaire de l'avion indique qu'il avait transmis au pilote une copie du manuel de vol quelques jours avant le voyage. Lors du vol de prise en main, il a constaté que le pilote connaissait insuffisamment les paramètres de vol et qu'il éprouvait des difficultés lors des atterrissages. Il s'est néanmoins senti rassuré par l'expérience commerciale de ce dernier.

Le pilote précise qu'il appréhendait ce voyage sur avion léger et surtout l'atterrissement à faible vitesse. Il a préféré voler en régime de vol aux instruments, conformément à son habitude. Au cours du vol, il a éteint l'intercommunication afin de ne pas être distrait.