

RAPPORT

Accident survenu le 2 août 2006 à l'avion immatriculé F-BVBU

Événement :	décrochage en courte finale, collision avec le sol.
Causes identifiées :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> corrections inadaptées pour stabiliser l'approche finale,<input type="checkbox"/> décision tardive d'interrompre l'approche, action excessive sur la commande de profondeur.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Reims Aviation F150 L.

Date et heure : mercredi 2 août 2006 à 17 h 10.

Exploitant : club.

Lieu : AD Chartres (28), piste 28 revêtue 840 m x 25 m, LDA : 730 m.

Nature des vols : navigation solo.

Personne à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience : pilote stagiaire, 55 ans, 88 heures de vol dont 77 en double commande, vingt dans les trois mois précédents dont deux sur type. Formation commencée en avril 2003.

- ☐ Cessna 150 : 20 heures dont 45 minutes en solo,
- ☐ Cessna 152 : 35 heures dont 10 en solo.

instructeur, 50 ans, CPL (A), FI (A) de 1989, environ 6 200 heures de vol dont 5 600 comme instructeur.

Conditions météorologiques : vent 250° / 10 kt, rafales à 23 kt, visibilité 20 km, SCT à 3 000 pieds, température 22 °C, QNH 1 009 hPa.

Circonstances :

Sous la supervision de son instructeur et après avoir consulté les informations météorologiques du jour, le pilote stagiaire entreprend sa quatrième navigation solo entre les aérodromes de Toussus-le-Noble (78) et de Chartres.

L'élève-pilote explique qu'à Chartres il s'intègre en auto-information en vent arrière pour la piste 28 revêtue. En dernier virage, il s'estime trop haut et trop rapide. Il réduit la puissance du moteur. Proche de l'extrémité de piste, trop bas et avec une vitesse d'environ 40 kt, le pilote remet les gaz et agit fortement

sur le manche à cabrer. L'avion se retrouve avec une forte assiette à cabrer et décroche, sa queue heurte le sol à proximité de l'entrée de la piste et l'aéronef bascule vers l'avant puis sur le dos.

Sur l'épave, les volets sont rentrés et l'indicateur de braquage est sur 0°. Leur position au moment de l'impact n'a pas pu être déterminée. Cependant le pilote indique qu'il les a sortis à 20° en finale. Il s'est intégré dans le circuit de piste sans avoir effectué de reconnaissance à la verticale des installations. Il n'a pas observé la manche à air ni reçu d'information météorologique sur la fréquence. Il ne se souvient pas avoir ressenti de buffeting ni entendu l'avertisseur de décrochage.

Des pilotes au sol précisent qu'ils ont vu l'avion en très courte finale à une hauteur estimée à cinq mètres et une vitesse très faible. Ils ont entendu la remise en puissance du moteur et vu l'avion prendre une forte assiette à cabrer. Il leur a semblé que « l'avion s'immobilisait puis tombait verticalement ».

L'élève, comme son instructeur, indique qu'il n'avait jamais eu à remettre les gaz de sa propre initiative lors de sa formation.