

RAPPORT

Accident survenu le 10 avril 2006 à l'avion immatriculé F-GDIP

Evénement :	rebonds lors de l'atterrissement, sortie latérale de piste et basculement sur le dos.
Cause identifiée :	décision de faire réaliser à l'élève un vol solo par conditions météorologiques peu favorables.
Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion Reims Aviation F 152.
Date et heure :	lundi 10 avril 2006 à 14 h 55.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Angoulême (16), piste 10 revêtue 1 810 m x 45 m.
Nature des vols :	local instruction, solo supervisé.
Personne à bord :	pilote stagiaire seul à bord.
Titres et expérience :	pilote stagiaire, 27 ans, 19 heures de vol en double commande, 2 heures comme pilote stagiaire seul à bord, toutes sur type, 25 atterrissages en solo. Premier vol seul à bord en janvier 2006. instructeur, 36 ans, PPL (A) de 1991, CPL (A) de 1997, FI (A) de 2004, 2 200 heures de vol dont 1 600 comme instructeur.
Conditions météorologiques :	vent 350° / 10 kt à 18 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW Cu / TCu à 2 300 pieds, BKN Cu / Sc à 2 800 pieds, température 11 °C, QNH 1018 hPa. turbulences modérées.

Circonstances :

L'élève décolle en piste 10 pour réaliser plusieurs circuits d'aérodrome.

Alors que l'avion est établi en longue finale pour un premier posé-décollé, l'agent AFIS informe l'élève que la piste est occupée et lui demande de se reporter en vent arrière. L'élève interrompt l'approche. Il explique que lors de la branche vent arrière, il traverse une zone de forte pluie et que la visibilité diminue. Il positionne les volets sur dix degrés. En finale, il stabilise la vitesse à 75 mph et positionne les volets sur vingt degrés. L'agent AFIS lui annonce que la direction du vent est du 330° pour quatorze nœuds et ajoute qu'il aura une composante arrière. L'élève précise qu'il « arrondit rapidement car il se trouve près du sol ». Le contact avec la piste est brutal. L'avion rebondit. Par réflexe,

Le manuel de vol indique « lorsque les conditions d'atterrissement par vent de travers s'imposent, utiliser le minimum de volets selon la longueur de la piste d'atterrissement ».

l'élève pousse sur le manche. L'avion touche la piste une seconde fois avec une assiette à piquer. L'élève perçoit un bruit provenant de l'avant. L'avion rebondit à nouveau, atterrit normalement mais le train se rompt. L'élève freine, l'avion se déporte vers la droite, sort de la piste et bascule sur le dos.

L'instructeur, équipé d'un émetteur-récepteur radio, supervisait le vol de son élève à partir de l'aéroclub. Il explique que l'arrondi lui a semblé normal. Lorsqu'il a vu l'avion rebondir, il a immédiatement demandé à l'élève de remettre les gaz. Ce dernier avait déjà atterri sans difficulté par vent traversier, c'est la raison pour laquelle l'atterrissement lui paraissait réalisable avec les conditions météorologiques du moment.

L'élève pense que l'avion a subi les effets du vent arrière gauche assez fort. Il ajoute qu'il n'a pas entendu son instructeur lui demander de remettre les gaz lors du premier rebond.

L'agent AFIS explique qu'il n'a pas voulu changer le sens d'atterrissement car la direction du vent était variable et qu'il ne voulait pas perturber davantage l'élève.

Pour cet avion, le vent limite plein travers démontré à l'atterrissement est de douze nœuds.