

ACCIDENT

27 avril 2006 - avion immatriculé F-HASL

Evénement :	atterrissage dur, rebonds, sortie latérale de piste.
Causes identifiées :	☐ gestion inadaptée de la vitesse en finale, ☐ maîtrise insuffisante de la technique de rattrapage d'un arrondi manqué.

Conséquences et dommages : hélice, amortisseur avant et carénages de roues endommagés.

Aéronef : avion Cirrus SR 20.

Date et heure : jeudi 27 avril 2006 à 15 h 50.

Exploitant : club.

Lieu : AD Lognes (77), piste 08 revêtue, 700 m x 20 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 40 ans, PPL(A) de 1983, UL de 2002, 198 heures de vol dont 10 h 30 sur type, 3 heures dans les trois mois précédents dont 2 sur type.

Conditions météorologiques : vent 020° / 16 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 4 400 pieds, température 15 °C, QNH 1022 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Lognes avec des amis et collègues de travail. Un film est réalisé au cours du vol. Après vingt minutes, il s'intègre dans le circuit d'aérodrome. Le contrôleur indique qu'il voit l'avion évoluer à une vitesse supérieure à la normale en courte finale pour la piste 08. Le pilote explique qu'il effectue l'arrondi à puissance du moteur réduite et le compensateur de profondeur réglé en position légèrement à piquer^①. L'avion touche le sol « trois points » et rebondit une première fois. Lors du deuxième contact avec la piste, plus dur, le pilote est surpris et l'avion rebondit à nouveau. Le contrôleur voit l'avion s'élever à la hauteur des hangars qui longent la piste. L'avion rebondit une troisième fois. Au cours de cette séquence, le passager en place droite, sans expérience aéronautique, demande au pilote de remettre les gaz. Ce dernier refuse, indiquant qu'il gère l'atterrissage. Il augmente la puissance et arrondit. Il freine dès le quatrième et dernier contact de l'avion avec le sol. Il estime qu'il ne pourra pas l'arrêter avant l'extrémité de la piste. Il décide de sortir latéralement de la piste en actionnant le palonnier gauche. L'avion s'immobilise sur l'herbe à environ 130 mètres du seuil 26.

^① Le pilote précise qu'il réduit sa vitesse en courte finale vers 75 kt, vitesse recommandée dans le manuel de vol.

Le train d'atterrissage du Cirrus présente une élasticité particulière qui prend en compte l'utilisation éventuelle d'un parachute de secours. Cette propriété a contribué à ce que l'avion soit à nouveau en vol après les deux premiers touchés. Le pilote, surpris, a vraisemblablement exercé une action à piquer au cours du premier rebond, touchant la seconde fois avec une vitesse verticale importante. Il n'a pu remobiliser ses capacités qu'après le troisième rebond.

Il n'a pas été possible d'établir le centrage de l'avion au moment de l'événement.

Il a suivi la formation sur Cirrus prévue au sein de l'aéroclub pour pouvoir être lâché sur cet avion. Il a effectué cinq heures de vol dont trois heures de maniabilité et deux heures de familiarisation avec l'avionique.

Depuis cet événement, compte tenu des particularités de l'avion, le club impose une formation de dix heures sur SR 20. Elle comprend des exercices de maniabilité, une familiarisation avec l'avionique sur ordinateur et sur l'avion au sol. Elle se termine par des tests de maniabilité et de navigation, suivis par un vol de contrôle environ six semaines plus tard.