

ACCIDENT

10 avril 2007 - avion immatriculé F-GNNH

Événement :	rebonds lors de l'atterrissage, perte de contrôle, collision avec le sol.
Cause probable :	intervention inopportune à la radio.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin HR 200-120 B.

Date et heure : mardi 10 avril 2007 à 19 h 15.

Exploitant : club.

Lieu : AD Saint-Cyr-l'Ecole (78), piste 30 droite, LDA : 790 m.

Nature du vol : local, solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience :

- ☐ pilote stagiaire, 59 ans, 41 h 50 de vol dont 3 h 15 comme pilote stagiaire seul à bord, toutes sur type ;
- ☐ instructeur, CPL (A) IR de 2000, FI (A) de 2001, 3 477 h de vol dont 3 100 en instruction et 2 500 sur le type.

Conditions météorologiques : AD Toussus-le-Noble, vent 030° / 06 kt, CAVOK, température 18 °C, QNH 1021 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève effectue un vol local de cinquante minutes avec son instructeur, puis repart en solo sur le même trajet.

A l'arrivée, il s'intègre dans la circulation d'aérodrome et se présente en finale. Lors de l'atterrissage, l'avion rebondit. A la radio, une personne s'adresse alors nommément à l'élève : « un peu de gaz, un peu de gaz ! ». L'élève entame un nouveau circuit. Son instructeur, observant le HR 200 depuis un autre avion, lui demande de surveiller sa vitesse et de maintenir le manche tiré en arrière lors de l'atterrissage.

A la seconde tentative, la même personne intervient à nouveau à la radio lorsque les roues touchent le sol : « un peu de gaz, un peu de gaz ! ». Le pilote augmente la puissance. L'avion prend une forte assiette à cabrer, remonte à faible vitesse avant de retomber sur le nez. Sous le choc, le train avant se rompt et l'avion s'immobilise en pylône.

Les pales de l'hélice sont arrachées près du moyeu et leurs débris sont dispersés sur une trentaine de mètres. Le moteur délivrait une forte puissance.

Le pilote indique qu'il pensait que l'ensemble des consignes entendues à la radio provenaient de son instructeur et les a systématiquement appliquées.

La personne qui est intervenue à la radio est pilote, a huit cents heures de vol et n'est pas instructeur. Elle explique que, installée dans un avion au parking, elle a aperçu le HR 200 arriver avec une vitesse d'approche jugée trop élevée puis effectuer des rebonds dont l'amplitude augmentait. Elle est alors intervenue une première fois à la radio. A la seconde tentative, elle a considéré que l'avion arrivait trop lentement et très bas. Au quart de la piste, elle a estimé que l'avion s'enfonçait rapidement et elle est intervenue une nouvelle fois sur la fréquence.

L'instructeur précise que le vol précédent, en double commande (même circuit, entrée dans le circuit de piste, atterrissage) s'était déroulé sans difficulté.

Lors de la première approche, la vitesse lui a semblé un peu élevée. Dans cette phase délicate, il a préféré ne pas intervenir pour ne pas perturber son élève. Il indique que pour la deuxième approche, l'avion se présentait bien mais a rebondi lors de l'atterrissage au moment où la personne intervenait à nouveau à la radio.