

ACCIDENT

3 avril 2007 - avion immatriculé F-GUVK

Événement :	atterrissage dur et rebonds.
Causes identifiées :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> estimation erronée de la position de l'avion lors de l'atterrissage,<input type="checkbox"/> corrections insuffisantes de la trajectoire lors de la finale,<input type="checkbox"/> obstination à poursuivre un atterrissage après une première approche interrompue.

Conséquences et dommages : hélice, bâti moteur, arbre porte hélice et fixation d'amortisseur endommagés.

Aéronef : avion Diamond DA 40 « Diamond Star TDI ».

Date et heure : mardi 3 avril 2007 à 9 h 45.

Exploitant : école.

Lieu : AD Montpellier Méditerranée (34), piste 31L revêtue, 1 100 m x 30 m.

Nature du vol : solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience :

- ☐ pilote stagiaire, 25 ans, 24 heures de vol en double commande, toutes sur type, 15 minutes comme pilote stagiaire seul à bord.
- ☐ instructeur, 48 ans, CPL (A) et ATPL (A) de 1993, FI de 1995, CRI de 2005, environ 3 500 heures de vol.

Conditions météorologiques :

- ☐ à 9 h 00 : vent 20° / 09 kt, CAVOK, température 12 °C, QNH 1013 hPa.
- ☐ à 10 h 00 : vent 30° / 08 kt, CAVOK, température 12 °C, QNH 1013 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève pilote a été lâché la veille de l'événement et a effectué quinze minutes de vol seul à bord à l'issue desquelles il a atterri en piste 31L.

Le jour de l'événement, il décolle seul à bord, pour un vol local à la demande de son instructeur : ils ont prévu un cheminement par les points SW et S à 1 500 pieds avant de revenir atterrir. Après trente minutes de vol, il prépare une intégration en vent arrière pour la piste 31R comme convenu avec son instructeur. Alors qu'il approche des installations le contrôleur lui propose de se reporter en étape de base 31L afin de raccourcir la trajectoire de l'avion ; le pilote suit cette proposition.

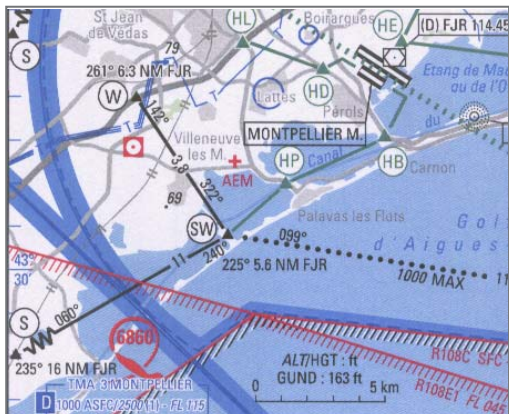
Au cours de la première finale, le pilote estime que sa trajectoire est trop haute et décide de remettre les gaz. Il effectue un circuit de piste par la gauche pour se représenter en piste 31L. Lors de cette deuxième finale, il a l'impression d'être encore haut lorsqu'il passe le seuil de piste. Les contrôleurs observent que l'avion présente un taux de descente très important. L'avion touche la piste brutalement et rebondit quatre fois avant d'atterrir. Le pilote dégage la piste et revient au parking sans remarquer de dommages.

Un mécanicien de l'école constate que les extrémités des trois pales de l'hélice sont endommagées sur une dizaine de centimètres.

L'élève pilote, de nationalité étrangère, communique en anglais avec son instructeur et les contrôleurs bien que cela ne soit pas sa langue maternelle. Il appartient à un groupe d'élèves pilotes venus en France réaliser leurs formations de pilotes de ligne. Tous les élèves ayant été lâchés, il avait demandé à l'être également.

Son instructeur avait déjà constaté des rebonds à l'atterrissage lors de la formation. Conformément aux pratiques de l'école, d'autres élèves pilotes étaient présents avec l'instructeur à un poste d'observation situé à proximité du seuil de la piste 13R.

L'instructeur et l'élève avaient utilisé les deux pistes lors de la formation.



Extraits des cartes d'approche et d'atterrissage à vue de Montpellier Méditerranée

