

Rebonds lors de l'atterrissage, rupture du train avant

Aéronef Cessna 172	Immatriculation F-ONDA	Exploitant Club
Date et heure¹ Jeudi 17 février 2011 à 12 h 55	Lieu Aérodrome de Pointe-à-Pitre Le Raizet (971)	Conséquences Aéronef fortement endommagé

Le pilote, accompagné de deux passagers, rentre d'un vol local. Il indique qu'il accomplit l'approche sur le plan nominal, en piste 11 avec les volets sortis à 20° et une vitesse de 70 kt².

Il explique qu'il ressent ce qui lui semble être un cisaillement de vent qui déstabilise sa trajectoire. L'aéronef rebondit une première fois sur la piste. Le pilote conserve une assiette à cabrer et la puissance du moteur réduite. L'avion rebondit une deuxième fois. Lors du second rebond, il a relâché l'effort à cabrer sur le manche, le train avant heurte la piste et se rompt. L'avion glisse sur la piste sur une centaine de mètres et s'immobilise, moteur arrêté.

Lors de l'évènement, la masse et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur. Le compensateur a été retrouvé en position à piquer.

A aucun moment le pilote n'a tenté de remettre les gaz.

Deux témoins, habitués de cet aérodrome, expliquent que la présence de turbulences en finale de la piste 11 est un phénomène connu. Cependant ce phénomène serait particulièrement sensible dans le cas d'un vent du Nord – Est. Lors de l'évènement le vent était du secteur 110° - 140° pour une force de 10 kt.

Conclusion

L'accident est dû d'une part au fait que le pilote n'a pas maintenu une assiette à cabrer après le deuxième rebond sur la piste et, d'autre part, à l'absence de décision de remettre les gaz au moment de la déstabilisation en finale.

¹ Heure locale.

² Le manuel de vol préconise l'atterrissage avec une vitesse comprise entre 60 et 70 kt et les volets à 30°. La configuration volets à 20° correspond à la configuration de remise des gaz.