

Atterrissage dur lors d'un déroutement dû à des conditions météorologiques défavorables

Aéronef Avion Robin DR400-140B	Immatriculation F-GXGL	Exploitant Club
Date et heure¹ Dimanche 26 juin 2011 à 10 h 30	Lieu Aérodrome de Coulommiers (77)	Conséquences Avion fortement endommagé

Le pilote accompagné de trois passagers décolle de l'aérodrome de Lognes (77) à destination du Touquet (59). En croisière, au nord de l'aérodrome du Plessis Belleville (60), il constate que la couverture nuageuse s'intensifie. Il se dérouté vers l'aérodrome de Coulommiers. Lors de l'atterrissage sur la piste 09C² l'avion heurte durement la piste et rebondit. Le train avant se rompt et l'avion s'immobilise sur le nez.

Le pilote explique qu'il a probablement arrondi trop haut, entraînant un contact brutal du train principal avec la piste. Il s'est ensuite crispé sur les commandes et ne se souvient pas précisément de ses actions. Le pilote ajoute qu'au moment de l'accident le vent était faible de secteur est.

L'avion était proche de sa masse maximale avec un centrage arrière. Le pilote précise qu'il n'a pas l'habitude de s'atterrir dans ces conditions de masse et de centrage. Son expérience était d'environ 140 heures de vol dont environ 80 sur le type dont 6 dans le mois précédent.

Le pilote ajoute que la présence d'un autre avion en étape de base derrière l'a probablement incité à vouloir réaliser un atterrissage court pour dégager rapidement la piste. Il précise qu'il s'est dérouté sur Coulommiers car il connaît très bien cet aérodrome. Il avait prévu d'attendre que les conditions météorologiques s'améliorent pour repartir vers Le Touquet.

Le pilote indique que lors de la préparation du vol il n'a pas réellement prêté attention aux TAF et METAR³ des aérodromes situés sur le parcours. Il s'est focalisé sur les METAR des aérodromes situés à proximité du Touquet et sur la carte TEMSI de 9 h 00 UTC. Cette dernière ne prévoyait pas de nuage dans le secteur où le pilote a décidé de faire demi-tour. Les METAR de 7 h 00 et de 8 h 00 UTC de l'aérodrome de Creil (60) situé au nord ouest du Plessis Belleville mentionnaient la présence de brume et un plafond nuageux à 300 ft. Le TAF prévoyait une situation CAVOK à partir de 9 h 00 UTC.

Conclusions

L'accident est dû à l'absence d'actions correctives lors de l'arrondi et après le premier rebond.

La faible expérience du pilote avec un avion proche de sa masse maximale et centré arrière a pu contribuer à la maîtrise insuffisante de l'arrondi. Avec un centrage en limite arrière, la manœuvrabilité augmente et les efforts nécessaires sur la commande de profondeur deviennent plus faibles. Lors de l'arrondi, le pilote risque de trop cabrer l'avion et de faire remonter la trajectoire ou d'atteindre l'incidence de décrochage.

¹ L'heure indiquée est l'heure locale.

² Piste revêtue, 1400 m x 20 m

³ Les heures indiquées dans les TAF et METAR sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter deux heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.