

**Approche non stabilisée, atterrissage dur,
rupture du train avant et basculement en pylône**

Aéronef	Avion Cessna 172S immatriculé F-GLLF
Date et heure	Dimanche 26 juin 2011 à 19 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome d'Haguenau (67)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote accompagné d'un passager décolle de l'aérodrome d'Haguenau pour un vol local. Après environ 2 heures de vol, il s'intègre en vent arrière pour la piste 03⁽²⁾. Il explique qu'il effectue la finale avec les volets en configuration atterrissage et une vitesse de l'ordre de 60 à 65 kt⁽³⁾. Il réduit complètement la puissance environ 200 m en amont du seuil de piste après avoir passé une ligne d'arbres. La vitesse en courte finale est d'environ 55 kt⁽⁴⁾. Lorsque le pilote arrondit après avoir passé le seuil de piste, l'alarme de décrochage se déclenche puis l'avion décroche. Le train principal touche durement la piste et l'avion rebondit deux fois. Le pilote remet les gaz et redécôle. Il se ravise ensuite en raison de la présence d'arbres en extrémité de piste. Il réduit la puissance et pousse sur le manche. Le train avant touche durement la piste et se plie. L'avion s'immobilise en pylône à mi-piste.

Le pilote totalisait environ 330 heures de vol dont 35 sur type. Ses deux précédents vols sur Cessna avaient eu lieu en septembre 2010 et en octobre 2009. Le pilote considère que son manque de pratique récente à bord d'un avion à aile haute a pu fortement contribuer à l'accident.

Suite à cet accident, le club a modifié son règlement intérieur et impose pour tout pilote n'ayant pas volé depuis plus de trois mois sur un type d'avion, un vol préalable avec un instructeur sur le type.

CONCLUSION

L'accident est dû à une prise de décision tardive de remettre les gaz lors d'une approche non stabilisée en vitesse et en trajectoire.

Le premier atterrissage dur est dû à la décision de réduire les gaz prématurément. Le pilote a alors conduit son approche et son arrondi en faisant uniquement varier l'assiette de l'avion et a laissé la vitesse diminuer jusqu'au décrochage.

L'endommagement du train avant est dû à une action à piquer inadéquate et précipitée du pilote sur le manche lorsqu'il a changé de plan d'action et décidé d'interrompre la remise de gaz. En raison de son absence de pratique récente sur le type, le pilote a probablement manqué de repères visuels pour estimer s'il pouvait ou non remettre les gaz après les premiers rebonds.

⁽²⁾Piste revêtue,
945 m x 18 m.

⁽³⁾Dans le manuel
de vol, la vitesse
d'approche en
configuration
d'atterrissage est
comprise entre
60 et 70 kt.

⁽⁴⁾La vitesse indiquée
de décrochage
volets sortis fournit
dans le manuel de
vol est de 48 kt.