

Atterrissage dur, rebonds à l'atterrissage

Aéronef	Avion Cessna P337 H immatriculé N5KU
Date et heure	Dimanche 30 octobre 2011 à 11 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome Le Mans Arnage (72)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heures locales.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle vers 10 h 30 de l'aérodrome de l'Île d'Yeu à destination du Mans avec un passager. Il explique qu'il écoute la fréquence d'auto-information de l'aérodrome de destination 15 minutes environ avant l'heure estimée d'atterrissage. Il utilise le système de transmission automatique des paramètres (STAP) pour obtenir les informations météorologiques qui annoncent un vent de direction variable entre 140° et 230° pour 4 kt. L'aéronef qui le précède dans le circuit d'aérodrome atterrit sur la piste 02. Le pilote du C337 décide d'atterrir sur la piste 02.

En branche vent arrière, il sort le train d'atterrissage, déploie les volets et en finale il maintient une vitesse de 75 kt environ et sort les pleins volets. Après le passage du seuil de piste, à environ 2 mètres de hauteur, il arrondit. Au même moment, il ressent l'avion s'enfoncer, et augmente la puissance. L'avion touche le sol, rebondit, l'hélice arrière touche la piste et la lame du train droit se plie. Le pilote atterrit. Le pneu du train avant éclate et l'hélice avant touche le sol.

A 11 h 00 les conditions météorologiques indiquaient un vent dominant du 180° pour 3 kt pouvant varier entre 130° et 230°.

Le pilote détenait un CPL (A) délivré par les autorités des Etats-Unis en mai 2010. Au moment de l'accident, il totalisait environ 500 heures de vol sur avion dont 180 heures de vol sur type, 13 heures dans les 3 mois précédents et 1 heure 20 dans le mois précédent toutes sur type.

CONCLUSION

L'atterrissage dur est probablement dû à un contrôle insuffisant des paramètres à l'arrondi.