

Atterrissage long sur altisurface, basculement sur le dos, en instruction

Aéronef	Avion Jodel 1056M, immatriculé F-PLEC
Date et heure	Mardi 7 août 2012 à 17 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Altisurface de Corlier (01)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion, réalise un vol au départ de l'altiport de Megève (74) avec un instructeur montagne en vue de proroger la qualification de site sur l'altisurface de Corlier.

Il indique qu'après quarante minutes de vol, il réalise trois reconnaissances (haute, moyenne et basse) de l'altisurface. Il estime la force du vent arrière à environ 10 kt et décide d'atterrir en piste 12. Pendant l'approche finale, réalisée en configuration pleins volets, il constate qu'il passe au-dessus du plan de descente. Jugeant la vitesse élevée, il augmente l'assiette. L'avion touche à mi-piste. L'instructeur reprend alors les commandes, plaque l'avion au sol et débute le freinage à l'aide de la commande manuelle de freins centralisée. Lors de cette manœuvre, son bras heurte le coude du pilote qui a encore une main sur la manette des gaz, ce qui a pour effet d'augmenter le régime du moteur. L'instructeur indique que lorsque l'avion arrive sur la plateforme, il décide de faire un cheval de bois et freine énergiquement à l'aide du palonnier droit. L'avion part à droite, passe en pylône et bascule sur dos.

Trois autres avions ont atterri sur cette altisurface dans les minutes qui ont précédé.

La piste 12 de l'altisurface de Corlier mesure 350 m de long et possède une pente ascendante moyenne de 15 %.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : CAVOK, vent du 300° pour 12 kt avec des rafales à 20 kt. Les témoins ont indiqué que le vent s'était renforcé entre leur atterrissage et l'arrivée du F-PLEC.

L'instructeur totalisait 15 000 heures de vol dont 10 sur type, 229 heures dans les 3 mois précédents dont 10 sur type et 4 heures dans les 24 dernières heures dont une sur type. Le pilote totalisait 552 heures de vol dont 12 sur type, 15 heures dans les 3 mois précédents dont 12 sur type et 2 heures sur type dans les 24 dernières heures.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision de réaliser l'approche et l'atterrissage avec un fort vent arrière.

L'interférence entre l'instructeur et son élève, qui a conduit à l'augmentation du régime moteur lors du roulement à l'atterrissage, a contribué à l'accident.

L'atterrissage de trois autres avions dans les minutes qui ont précédé a pu générer un excès de confiance des deux pilotes qui les a conduits à ne pas renoncer.