

Collision avec la végétation lors d'un atterrissage interrompu

Aéronef	Avion Cessna 172 immatriculé F-GNER
Date et heure	Mercredi 5 septembre 2012 à 7 h 55 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Coëx (85)
Conséquences et dommages	Avion détruit

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote et trois passagers décollent vers 6 h 30 de l'aérodrome de Briare Chatillon (45), en direction de l'aérodrome de Coëx. La piste 19 est en service, au cours de l'arrondi le pilote estime « être trop long ». Il poursuit l'atterrissage et, pendant le roulement, l'interrompt et remet les gaz. L'avion heurte une haie située après l'extrémité de la piste.

DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote avait établi un dossier météorologique. Celui-ci comportait les messages d'observations et de prévisions émis avant 4 h 00 et incluait également la carte TEMSI valide à 6 h 00 et la carte WINTEM valide à 9 h 00. Ces renseignements montraient un vent de secteur nord pour environ 10 kt.



Extraits du dossier météorologique du pilote : Carte WINTEM et TAF

Le pilote avait réalisé un devis de masse et centrage. Le résultat de ses calculs était « en limite au niveau masse et avec un centrage légèrement arrière ». Il n'avait pas calculé de performances d'atterrissage et de décollage.

Le pilote explique qu'il vient environ une fois par an sur cet aérodrome et qu'il y est déjà venu avec « cet avion et des passagers ». Il précise qu'arrivé à destination, il a contacté le gestionnaire d'aérodrome qui lui a communiqué par radio que la piste 19 était en service. Il ajoute qu'il a réalisé une approche en configuration atterrissage avec les pleins volets (30°) et effectué la remise de gaz en configuration décollage (volets 10°)

La trajectographie issue des données radar montre que l'avion a survolé l'aérodrome à environ 900 ft sol, avant de se reporter en début de vent arrière, pour un circuit d'aérodrome à main gauche.

RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

L'expérience du pilote était de 760 h de vol depuis 1994 et 20 h dans les trois mois précédents, dont 9 h sur cet avion.

Les conditions météorologiques estimées, au moment de l'accident, présentaient un vent du 020° pour 10 à 12 kt.

L'aérodrome privé de Coëx dispose :

- d'une piste non revêtue d'une longueur de 550 m (TODA non définie) ;
- d'une manche à air qui n'est pas indiquée sur la carte d'atterrissage à vue.

Les observations sur site montrent que :

- le touché des roues s'effectue 300 m après le seuil de piste ;
- la phase de roulement est longue de 189 m ;
- l'avion heurte une haie haute d'environ 2 m et située 115 m après l'extrémité de piste ;
- la commande du compensateur de profondeur est réglée à piquer ;
- les réservoirs de l'avion, endommagés, contiennent encore environ 80 litres de carburant ;

Le centrage de l'avion était dans les limites définies par le constructeur.

L'analyse du calcul de la masse fait par le pilote montre que celui-ci a sous-estimé la quantité de carburant à bord. L'étude des avitaillements reportés sur le carnet de route permet de calculer la masse réelle de l'avion lors de l'atterrissage ; elle était de 1 207 kg pour une masse maximale certifiée de 1 158 kg.

Le manuel de vol de l'avion indique les performances en tenant compte des conditions du jour (température 15 °C, vent arrière de 10 kt et piste non revêtue) et à la masse maximale :

	Course au sol	Passage des 15 m
Atterrissage, volets en configuration atterrissage (30°)	381 m	728 m
Décollage, volets en configuration décollage (10°)	548 m	917 m

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision tardive du pilote de remettre les gaz lors d'un atterrissage long, vraisemblablement avec une composante de vent arrière.

La masse élevée de l'avion et la position du compensateur de profondeur à piquer ont dégradé les performances de l'avion lors de la remise de gaz.