

**Perte de contrôle lors de l'arrondi, collision avec le sol,
par conditions météorologiques orageuses, en instruction**

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

Aéronef	Avion Robin DR 400-120 immatriculé F-BXRB
Date et heure	Mardi 15 mai 2012 à 11 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Chavenay-Villepreux (78)
Conséquences	Elève et instructeur légèrement blessés, avion détruit

CIRCONSTANCES

En raison de conditions météorologiques orageuses, l'instructeur déconseille à l'élève de réaliser le vol de navigation en solo prévu au profit d'un vol local en double commande.

La piste 28 est en service, le vent du 210° pour 15 kt. Lors du roulage, le contrôleur indique que « le vent oscille entre les deux pistes » et propose un décollage en piste 23. L'élève et l'instructeur décollent à 10 h 50.

L'élève réalise six circuits d'aérodromes, successivement en piste 23 puis 28 avant d'entamer deux exercices de prise de terrain par encadrement et deux circuits d'aérodrome basse hauteur.

Lors du dernier circuit, le contrôleur autorise l'élève à atterrir en piste 28, avec un vent du 320° pour 15 kt.

Au moment de l'arrondi, l'aile droite se soulève, le saumon de l'aile gauche touche le sol. L'avion se retourne puis heurte le sol sur le dos à gauche de la piste. Il s'immobilise dans un hangar, situé à une centaine de mètres de l'axe de piste.

Quelques minutes après l'accident, de fortes précipitations de grêle sont observées sur l'aérodrome.

L'élève explique qu'après environ 45 minutes de vol, lors d'un passage à la verticale de l'aérodrome, à 2 000 ft sol, il a aperçu à environ 5 km à l'ouest de l'aérodrome, un « nuage d'orage ».

L'instructeur a décidé d'interrompre la séance après un dernier circuit d'aérodrome basse hauteur. Il explique que lorsque l'aile droite s'est soulevée, il a vu l'élève tenter de corriger l'attitude anormale de l'avion. Il a jugé ces actions insuffisantes et a repris les commandes sans parvenir à reprendre le contrôle.

L'élève précise que pour préparer le vol, il a utilisé les informations fournies par le site « Aéroweb » et en particulier, le message de prévisions météorologiques émis par la station de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78) distante de 15 km :

150500Z 1506/1515 27008KT 9999 SCT010 SCT020 BECMG 1506/1508 29015G25KT SCT025TCU TEMPO 1509/1515 31020G35KT 4000 SHRA BKN012 BKN020CB

Ces prévisions sont confirmées par les observations faites sur l'aérodrome de Chavenay :

0830Z 27010KT 230V300 9999 SCT025 SCT053 11/04 Q1014 TEMPO 30015G30KT 4000 SHRA SCT010 SCT025CB

0900Z 26011KT 230V320 9999 FEW026 SCT033TCU 12/04 Q1013 TEMPO 30015G30KT 4000 SHRA SCT010 SCT025CB

0930Z 29010KT 240V340 9999 BKN026 SCT033CB 13/06 Q1013 TEMPO 30015G30KT 2000 –TSRA

L'expérience de l'élève en fin de formation était de 73 heures de vol dont 55 sur type et 3 sur type dans les trois mois précédents. L'expérience de l'instructeur était de 6 898 heures de vol dont 900 sur type et 16 sur type dans les trois mois précédents.

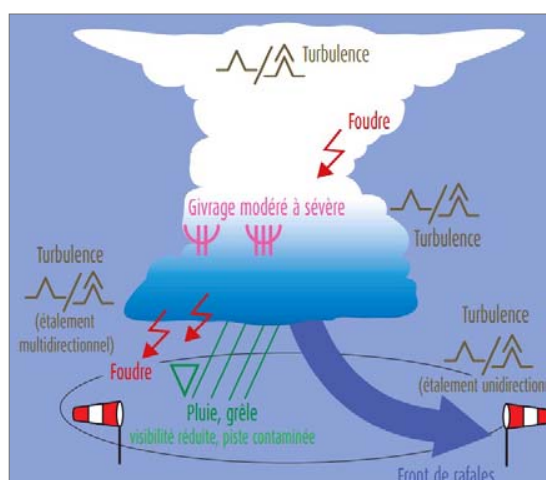
Les examens réalisés sur l'épave n'ont pas mis en évidence d'anomalie susceptible d'expliquer l'accident.

CONCLUSION ET ENSEIGNEMENTS

L'accident est dû à la prise en compte insuffisante des effets de la proximité d'un cumulonimbus et à la décision tardive de mettre fin au vol.

Le comportement de l'instructeur a pour l'élève valeur d'exemple. A ce titre, la décision d'entreprendre un vol, même local, en conditions météorologiques défavorables connues, peut être inadaptée.

Le Guide Aviation publié par Météo-France rappelle que parmi les dangers qu'un cumulonimbus peut concentrer, un front de rafales peut souffler jusqu'à une vingtaine de kilomètres de la base du nuage.



Les dangers d'un CB (Guide Aviation)

Cet événement est à rapprocher du Bulletin sécurité n° 14 de la DSAC sur le thème des orages et de leurs dangers.