

Atterrissage dur, rebond, heurt du train avant et de l'hélice avec le revêtement de la piste

Aéronef	Avion Mooney Mk20 immatriculé N305RD
Date et heure	Mardi 27 novembre 2012 à 12 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Lille Lesquin (59)
Conséquences et dommages	Hélice tordue, train avant endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote effectue son premier vol en solo sur le type d'avion dont il est copropriétaire. Il explique qu'il réalise plusieurs posés-décollés en piste 20 revêtue. Lors du dernier circuit d'aérodrome, il prépare l'avion conformément aux procédures du constructeur avant de s'établir en finale.

Il estime que l'atterrissage est dur. L'avion rebondit, touche à nouveau le revêtement de la piste et s'immobilise à environ 150 m de l'intersection avec la voie de circulation parallèle à la piste 08/26.

Lorsqu'il tente de dégager la piste il ne réussit pas à orienter le train avant. Il informe la tour de contrôle qui lui propose une assistance et coupe le moteur. L'avion est tracté vers les hangars.

L'hélice est tordue, le train avant est affaissé et les trappes sont légèrement pliées. Des traces de frottement sont également visibles sur la piste, à 350 m de l'intersection.

Le pilote explique avoir été surpris par l'atterrissage dur et le rebond alors que les paramètres de finale étaient corrects et que les autres posés-décollés avaient été effectués dans de bonnes conditions. Il précise qu'il n'a pas géré le rebond et qu'il n'est pas intervenu aux commandes au cours de cette phase.

Il confirme avoir reçu une formation à la gestion du rebond (maintien de l'assiette, augmentation de la puissance ou remise de gaz).

Les observations météorologiques de l'aérodrome de Lille Lesquin sont les suivantes :
METAR LFQQ 271230Z 20010KT 9999 FEW014 SCT027 BKN066 08/04 Q1002 NOSIG.

Le pilote détient une licence PPL(A) en date du 26 octobre 2012. La formation a été principalement effectuée sur DR400. Il totalise 114 heures dont 11 sur le type toutes en double commande.

CONCLUSION

L'atterrissage dur est probablement dû à une gestion insuffisante des paramètres de vol en courte finale.

Les endommagements constatés sur l'avion sont dus à l'absence de gestion du rebond qui a conduit au heurt du train avant et de l'hélice avec le revêtement de la piste.

La faible expérience générale et sur type du pilote sont des facteurs contributifs.