

Perte de contrôle lors de l'arrondi, atterrissage dur, rupture du train avant, en instruction solo

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Cessna F152 immatriculé F-GBJS
Date et heure	10 juillet 2013 à 15 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome La Baule-Escoublac (44)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Elève pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Dans le cadre du vol solo de navigation de 150 NM de sa formation PPL, l'élève-pilote prévoit un vol entre Guiscriff (56), Saint-Brieuc (22) et La Baule. La première partie de la navigation se déroule normalement.

A proximité de l'aérodrome de la Baule, l'élève-pilote contacte l'agent AFIS et s'intègre en vent arrière main gauche pour un atterrissage en piste 11⁽²⁾. Il explique que la finale est stable sans turbulence ni vent de travers. Il configure l'avion pour l'atterrissage et maintient une vitesse de 75 kt. Il précise qu'il choisit une vitesse supérieure à sa vitesse d'approche habituelle (65 kt) en prévision d'éventuelles turbulences qu'il avait préalablement identifiées avec son instructeur lors de la préparation du vol.

En finale, l'agent AFIS lui annonce un vent du 040 pour 12 kt. L'élève-pilote précise qu'il n'a pas entendu l'intensité du vent. Il ajoute qu'il n'a pas jugé nécessaire de lui demander de répéter puisqu'il ne ressentait ni vent latéral, ni turbulence.

Après la réduction de la puissance du moteur et lors de l'arrondi, l'élève-pilote explique que l'avion commence à osciller dans le plan vertical. Lors de la troisième oscillation, l'avion part en roulis sur la droite et le train principal touche la piste. Le train avant touche durement puis s'efface et l'avion glisse sur la piste. L'avion sort latéralement par la gauche et s'immobilise dans l'herbe.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'élève-pilote, âgé de 56 ans, totalisait environ 40 heures de vol toutes sur type. Il a débuté sa formation en février 2012.

L'enregistrement de la station météorologique de La Baule entre 15 h 25 et 15 h 35 indique des vents instantanés variables en direction entre 40 et 60° avec des rafales entre 10 et 20 kt. Le manuel de vol du F152 indique que la limite plein travers à l'atterrissage est de 12 kt.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer les circonstances exactes de la perte de contrôle. L'absence de décision du pilote d'interrompre l'atterrissement alors que l'avion était déstabilisé au moment de l'arrondi a pu contribuer à l'accident.

Bien que difficile à prendre lors de l'arrondi, la décision de remettre les gaz reste possible.