

**Perte de contrôle lors du roulement à l'atterrissage,
basculement sur le dos, par vent traversier**

Aéronef	Avion Cessna 185 immatriculé F-BVJU
Date et heure	1 ^{er} septembre 2013 à 15 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Aérodrome de Le Havre-Octeville (76)
Nature du vol	Travail aérien
Personnes à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

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

⁽²⁾Piste revêtue de 2 300 m sur 40 m.

⁽³⁾Sur un train classique, atterrissage « deux points » sur le train principal, roulette de queue levée.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome du Havre Octeville (76) pour son 9^{ème} vol de largage de parachutistes de la journée. A l'issue du largage, il se présente en finale pour la piste 04⁽²⁾. Le contrôleur lui indique un vent du 320° pour 10kt. Il effectue, comme il en a l'habitude, un « atterrissage de piste⁽³⁾ », en configuration plein volets. Lors de la décélération, manche dans le vent, alors que l'arrière de l'avion commence à descendre, le pilote explique que l'avion part brutalement vers la gauche et que l'arrière de l'avion se soulève. Ses actions sur la dérive et la profondeur sont inefficaces. L'aile gauche se soulève, le saumon droit entre en collision avec le sol et l'avion bascule sur le dos.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Témoignages**

Un pilote, qui se trouvait au point d'arrêt de la piste 04, a observé l'approche et l'atterrissage de l'avion, qui lui ont semblé très stables. Il a quitté l'avion des yeux quelques instants lors de la phase de décélération et lorsqu'il a de nouveau porté son regard vers l'avion, il a vu l'aile gauche et la queue soulevées. Son passager lui a alors fait remarquer que la manche à air indiquait un vent instable, avec une direction oscillant entre plein travers et légèrement arrière.

Le contrôleur a regardé l'avion atterrir et l'a quitté du regard lorsque la vitesse lui a semblé contrôlée. Il précise qu'il a de nouveau regardé la piste quelques secondes plus tard, et que l'avion était alors immobilisé sur le dos.

2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques indiquées dans le METAR étaient les suivantes : vent du 330° pour 8 kt avec une direction variable entre 290° et 350°, visibilité supérieure à 10 km, pas de nuages significatifs, température 17 °C.

Le vent indiqué par le contrôleur est moyenné sur deux minutes, celui indiqué dans le METAR sur dix minutes. Les directions extrêmes sont indiquées si celles-ci sont différentes d'au moins 60°. Les informations disponibles ne sont donc pas le reflet exact du vent instantané subi par le pilote.

2.3 Licences et expérience du pilote

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote professionnel avion et d'une qualification d'instructeur délivrées en 2011. Il totalisait environ 850 heures de vol dont 48 sur type et 74 dans les trois mois précédents dont 31 sur type. Il exerce également comme instructeur à l'aéroclub local.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Les différents témoignages indiquent que l'approche et l'atterrissage ont été stables jusqu'à la décélération sur la piste. La déstabilisation brutale de l'avion, dans une phase où l'efficacité des gouvernes était réduite en raison de la faible vitesse, n'a pas permis au pilote de corriger la trajectoire malgré le positionnement correct de ses gouvernes en fonction du vent dont il avait connaissance.

Les avions à train classique sont instables lors des phases sol en raison de la position arrière du centre de gravité par rapport au train principal. La tendance de l'avion est de se mettre face au vent par effet « girouette ».