

**Atterrissage dur, rebonds, endommagement du train avant,
réalisation du vol retour**

Aéronef	Avion Robin DR400-160 immatriculé F-GSRI
Date et heure	24 avril 2013 vers 16 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Granville - Mont-Saint-Michel (50)
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

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

CIRCONSTANCES

Le pilote prévoit un vol aller-retour entre les aérodromes d'Albert (80) et de Dinard (35) avec un survol du Mont-Saint-Michel (50). Il décolle vers 11 h 40 accompagné de trois passagers. Le pilote explique qu'en croisière il suspecte une panne d'alternateur et se déroute sur l'aérodrome de Caen (14) où il atterrit à 13 h 10. Un mécanicien vérifie l'alternateur et la batterie sans constater d'anomalie.

Ayant pris du retard, le pilote décide de ne plus se rendre à Dinard mais à Granville où il s'intègre en vent arrière pour la piste 25⁽²⁾. Il explique que lors de l'atterrissage il a l'impression qu'un avion au point d'arrêt est en mouvement à la limite du bord de piste. Il cabre l'avion et ajoute de la puissance puis constatant que l'avion au point d'arrêt est immobile il poursuit l'atterrissage.

L'instructeur présent à bord de l'avion immobilisé au point d'arrêt lors de l'atterrissage du F-GSRI explique qu'il a vu l'avion passer devant lui avec une vitesse élevée. Le posé des roues s'est réalisé au niveau de la voie de circulation⁽³⁾ non revêtue située environ à mi-piste et l'avion a rebondi trois ou quatre fois. Il précise que l'avion s'est mis en piqué avant le dernier rebond.

Au moment de l'accident, l'aérodrome de Granville était en régime d'auto-information. Il ressort de l'enregistrement des communications radio les éléments suivants :

Instructeur au point d'arrêt	« On est au point d'arrêt 25 on attend que l'avion se pose »
Pilote au roulage vers le point d'arrêt	« Atterrissage dur à signaler »
Instructeur au point d'arrêt	« L'avion qui vient de se poser tout va bien à bord ? »
Pilote du F-GSRI	« Pas de problème mais la piste je l'avais vue plus longue »
Instructeur au point d'arrêt	« Oui, vous êtes arrivé légèrement vite ... tout va bien ? »

⁽²⁾Piste revêtue
960 m x 30 m,
LDA 825 m.

⁽³⁾A environ 375 m
du seuil décalé.

Le pilote du F-GSRI indique qu'après une courte pause il effectue une visite pré-vol lors de laquelle il ne remarque rien de particulier et décolle pour Albert. A l'arrivée, en dégageant la piste il a des difficultés à diriger l'avion avec les palonniers puis pour le rentrer au hangar. A l'issue du vol il contacte par téléphone le président de l'aéroclub pour lui faire part des difficultés de dirigeabilité de l'avion. Ce dernier explique qu'il a pensé à un verrouillage du train avant et n'a pas jugé utile de faire vérifier l'avion par un mécanicien.

⁽⁴⁾Aucun vol n'a été effectué sur l'avion durant ces deux jours.

Deux jours plus tard⁽⁴⁾, un instructeur du club constate lors de la visite pré-vol que le train avant est endommagé. Après vérification de l'avion par un mécanicien, il a été constaté que le train avant est détruit et les deux trains principaux sont déformés.

⁽⁵⁾La tenue du carnet de route est détaillée dans l'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.

Dans le carnet de route, le champ « observations éventuelles », les temps de vol et les aérodromes où le pilote a atterri ne sont pas renseignés⁽⁵⁾. Le pilote indique qu'il ne savait pas qu'il fallait décomposer les vols réalisés sur une même journée. Il n'a pas pu expliquer pourquoi il n'a pas renseigné le temps de vol. Il n'a pas jugé utile d'inscrire le problème de dirigeabilité de l'avion dans le carnet de route étant donné qu'il avait prévenu par téléphone le président du club.

Le mécanicien ayant vérifié l'alternateur et la batterie à Caen précise qu'il a retiré les deux capotages du moteur. Il n'a pas remarqué d'anomalie sur le train avant mais précise qu'il n'y a pas porté d'attention particulière. Un passager a pris une photographie de l'avion pendant l'intervention du mécanicien. Aucun indice d'endommagement du train avant n'est visible sur cette photographie.

⁽⁶⁾Seul vol réalisé dans les six derniers mois.

Le pilote, âgé de 65 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé de 2001. Il totalisait environ 340 heures de vol dont un vol de 25 minutes⁽⁶⁾ un mois avant l'accident. Le jour de l'accident le pilote a réalisé 4 heures 37 minutes de vol.

CONCLUSION ET ENSEIGNEMENTS

En courte finale, le pilote a eu un doute sur les intentions du pilote de l'avion au point d'arrêt. Il n'a pas envisagé d'interrompre l'atterrissage et ses actions ont déstabilisé l'approche, décalé le point d'aboutissement et conduit à un atterrissage long. La faible distance le séparant de la fin de la piste l'a probablement incité à précipiter l'atterrissage, ce qui a eu pour conséquence l'atterrissage dur. La très faible expérience récente du pilote a pu contribuer à l'accident.

Le pilote n'a pas perçu l'atterrissage comme significativement dur. Néanmoins, les messages que lui ont adressés les deux pilotes auraient pu lui faire prendre conscience de la dureté de son atterrissage et de la nécessité de faire vérifier l'avion par un personnel compétent avant d'entreprendre le vol retour.

Report d'un événement

Cet accident illustre la difficulté pour un pilote ayant vécu un événement d'en estimer objectivement la gravité et les éventuelles conséquences malgré les avertissements de témoins de l'événement. Le rapport de l'accident du Cessna 172 immatriculé F-BURV du 7 avril 2012⁽⁷⁾ illustre également une situation dans laquelle un pilote a sous-estimé les conséquences d'un événement et a effectué le vol retour sur un avion endommagé.

⁽⁷⁾Ce rapport est disponible sur le site du BEA : <http://www.bea.aero/docspa/2012/frv120407/pdf/frv120407.pdf>.