

Rebonds à l'atterrissage, endommagement du train avant, sortie latérale de piste, en instruction solo

Aéronef	Avion Reims Aviation F-172 immatriculé F-BVSR
Date et heure	19 juillet 2013 vers 12 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	AD La Môle (83)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Elève
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

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

⁽²⁾Piste 24 revêtue, 1 180 m x 30 m.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Lors de son premier vol solo, l'élève décolle en piste 24⁽²⁾ de l'aérodrome de La Môle pour une séance de circuits d'aérodrome. Il venait d'effectuer deux circuits d'aérodrome avec son instructeur.

Lors du premier atterrissage, l'avion rebondit et dévie vers la gauche. Lors du second rebond, l'élève remet de la puissance et le train avant touche durement le sol. L'embarquée vers la gauche s'accroît et l'élève réduit la puissance. L'avion sort de piste et bascule sur le dos.

Des débris métalliques sont retrouvés sur la partie gauche de la piste environ 80 m avant l'endroit où l'avion est sorti de piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les examens ont montré que les dommages observés sur le train avant sont consécutifs à des efforts verticaux importants.

L'élève totalisait 35 heures de vol, toutes sur type, dont 11 heures dans les trois mois précédents. Lors de ses vols en double commande, il n'avait jamais été confronté à un rebond. Son instructeur lui avait cependant expliqué qu'il fallait remettre les gaz en cas de rebond. Il indique qu'après le second rebond, il a débuté la remise de gaz en augmentant la puissance mais que l'avion a immédiatement dévié vers la gauche avant qu'il n'ait eu le temps de tirer suffisamment sur la commande de profondeur.

L'instructeur indique que l'approche était stabilisée et que l'arrondi lui a semblé normal.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, température 26 °C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à des actions inadaptées sur les commandes lors des rebonds à l'atterrissage, ayant entraîné un toucher dur et des dommages sur le train avant. L'élève n'a ensuite plus été en mesure de maintenir l'avion dans l'axe et d'éviter la sortie de piste.

En cas de remise de gaz, l'augmentation de l'assiette de l'avion doit s'effectuer en même temps que l'action sur la manette de puissance.