

## Rebond lors de l'atterrissage, sortie longitudinale de piste, en instruction

<b>Aéronef</b>	Avion Jodel D113 immatriculé F-PJIL
<b>Date et heure</b>	17 avril 2014 vers 18 h 25 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Belley-Peyrieu (01)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, vol d'instruction double commande
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et instructeur
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

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

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote et l'instructeur décollent vers 18 h 00 de l'aérodrome de Chambéry - Challes-les-Eaux (73) pour un vol d'instruction en vue de l'obtention de l'autorisation « *train classique* ». L'instructeur est assis en place droite. Il a prévu d'effectuer des exercices de posés-décollés sur l'aérodrome de Belley-Peyrieu.

Après observation de la manche à air indiquant un vent du secteur nord, le pilote et l'instructeur décident d'atterrir sur la piste 36. Le pilote se présente haut sur le plan avec une vitesse élevée. A la demande de l'instructeur, il interrompt l'atterrissage pour effectuer un second circuit d'aérodrome à basse hauteur. Lors de l'atterrissage, l'avion rebondit puis plane au-dessus de la piste. Le pilote demande à l'instructeur s'il doit remettre les gaz. Ce dernier lui demande de poursuivre l'atterrissage. L'avion touche de nouveau le sol aux 2/3 de la piste. Le pilote freine, mais ne parvient pas à arrêter l'avion avant l'extrémité de piste. L'instructeur reprend les commandes et vire à gauche pour éviter une haie située après l'extrémité de piste. Pendant le virage à faible vitesse, la jambe du train principal droit se plie au passage d'un dévers.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Expérience et qualification

L'instructeur, titulaire d'une licence CPL(A) valide et d'une qualification FI non valide depuis le 31 mars 2014, totalisait environ 5 100 heures de vol sur monomoteur dont environ 8 heures sur type dans les 30 derniers jours.

Le pilote est titulaire d'une licence CPL(A). Il totalisait 340 heures de vol dont 6 heures en instruction sur Jodel D113.

#### 2.2 Témoignages

L'instructeur indique qu'il avait remarqué qu'au moment du second circuit d'aérodrome le vent, de faible intensité, avait changé de direction et que l'atterrissage se ferait avec une composante arrière.

<sup>(2)</sup>Depuis la mise en puissance jusqu'au passage des 50 ft.

<sup>(3)</sup>Depuis le passage des 50 ft jusqu'à l'arrêt de l'avion.

<sup>(4)</sup>638 x 60 m.  
LDA piste 36 : 540 m,  
LDA piste 18 : 539 m.

## 2.3 Renseignements sur l'aéronef

Le Jodel D113 est un avion à train classique. Les pédales de freins sont présentes uniquement sur la place gauche.

Le manuel de vol indique une distance de décollage<sup>(2)</sup> de 220 mètres et une distance d'atterrissage<sup>(3)</sup> de 230 mètres. Il ne fournit pas d'indication pour prendre en compte l'effet du vent, de l'état et de la nature de la piste sur la distance d'atterrissage.

## 2.4 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome de Belley Peyrieu dispose d'une piste 18/36 non revêtue<sup>(4)</sup>. La piste 36 présente une pente descendante de 1,5 % sur la seconde moitié. L'aérodrome est situé en région montagneuse dans une vallée orientée nord-sud. La piste 18 est préférentielle.

## 2.5 Conditions météorologiques

Les conditions estimées sur le site de l'accident étaient :

- vent de secteur sud à sud-est entre 5 et 15 kt ;
- risque de turbulences en raison de mouvements verticaux dus aux déclenchements de la convection thermique pouvant entraîner localement un changement de la direction du vent.

Le vent enregistré entre 18 h 00 et 19 h 00 par la station automatique de Belley située à 8 km au nord de l'aérodrome était :

- vent moyen : 200° à 220° pour 6 kt ;
- vent maximal : 190° pour 12 kt enregistré à 18 h 20.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident résulte de la décision de l'instructeur de poursuivre l'atterrissage après le rebond.

Le choix de la piste 36, qui a engendré une composante de vent arrière lors de l'atterrissage et a fait augmenter la distance de roulement à l'atterrissage du fait de la pente descendante, a contribué à l'accident.

La présence des freins uniquement du côté gauche ne donnait pas à l'instructeur la possibilité de maîtriser le freinage de l'avion.