

Rebond lors de l'atterrissage, rupture du train avant

Aéronef	Avion Cessna 172 immatriculé F-HJYO
Date et heure	8 mai 2014 à 11 h 55 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Fayence (83)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote, deux passagers
Conséquences et dommages	Train avant rompu

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de deux passagers, décolle vers 11 h 00 de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (13) à destination de Fayence.

Alors qu'il est en vue de l'aérodrome de destination, le pilote s'annonce sur la fréquence d'auto-information. On lui répond que la piste en service est la piste 10⁽²⁾. Le pilote effectue une verticale de l'aérodrome puis s'intègre dans le circuit d'aérodrome.

Lors de la finale, il s'estime trop haut, interrompt l'approche et effectue un nouveau circuit.

Lors de l'atterrissage réalisé avec les volets 30°⁽³⁾, l'avion rebondit. Au deuxième contact de l'avion avec le sol, le train avant touche la piste et se rompt. L'avion glisse et s'immobilise sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent calme, CAVOK, température 21 °C, turbulence faible.

Le pilote totalisait environ 560 heures de vol, dont 15 sur type. Au cours des trois mois précédant l'accident, il avait effectué une dizaine d'heures de vol en double commande sur Cessna 172 afin de pouvoir être lâché sur le type. Il indique qu'il avait déjà atterri deux ou trois fois à Fayence.

La position du compensateur de profondeur au moment de l'atterrissage n'a pas pu être déterminée par l'enquête.

La vitesse d'approche préconisée par le manuel de vol est de « 60 - 70 kt, (volets sortis) ».

⁽²⁾Piste 10R non revêtue
830 m x 60 m,
LDA 725 m.

⁽³⁾La configuration volets 30° est la position maximale de sortie des volets.

Le pilote précise que la vitesse en finale était proche de 80 kt, mais qu'il a poursuivi estimant que la vitesse n'était pas excessive car, selon lui, la vitesse d'approche est comprise entre 70 et 75 kt. Il indique que l'avion a pris une assiette à piquer après le rebond sans action de sa part et qu'il n'a pas eu le temps de remettre les gaz avant le toucher du train avant.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à une action inappropriée sur les commandes à l'issue du rebond. La vitesse excessive lors de l'approche finale, due en partie à une méconnaissance des performances de l'avion, a contribué à l'accident.