

Perte de contrôle lors du roulement à l'atterrissage, rupture du train principal droit, par vent traversier

Aéronef	Avion Maule M-7-235B train classique immatriculé N1027G
Date et heure	17 septembre 2014 à 11 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome du Touquet-Paris Plage (62)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, voyage
Personnes à bord	Pilote et un passager
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 1 850 m sur 40 m. La distance disponible à l'atterrissage est de 1 700 m.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Lille-Marcq-en-Baroeul (59) avec un passager pour un vol à destination du Touquet. A l'arrivée, il écoute l'information de l'ATIS « Bravo » qui mentionne la piste 13⁽²⁾ en service et un vent du 080° pour 10 kt. Il intègre le circuit d'aérodrome. En finale, le contrôleur lui transmet un vent du 080° pour 12 kt. Le pilote effectue une finale en correction de dérive, à la vitesse de 75 mph et avec les volets sortis au troisième cran (40°).

A faible hauteur, il annule la dérive et effectue un atterrissage « trois points ». Le pilote explique que, lors de la décélération, l'avion part brutalement vers la gauche. L'aile gauche se soulève et le saumon droit heurte le sol. Le train principal droit s'affaisse et l'avion s'immobilise sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Données du manuel de vol

Le Maule M-7-235B est équipé de volets à cinq positions : une position croisière (- 7°) et quatre « crans » (0° / 24° / 40° / 48°). Le manuel de vol indique que l'atterrissage est normalement effectué avec les volets au quatrième cran mais qu'il est possible d'utiliser toute autre position.

La composante de vent traversier maximale démontrée est de 12 kt. Il est cependant précisé que cette composante maximale a été utilisée pour la certification mais qu'elle n'est pas considérée comme limitative lorsque les volets sont positionnés au premier cran. Le manuel précise également que lors d'un atterrissage avec du vent traversier en rafales, il est recommandé d'utiliser le premier cran.

Aucune vitesse d'approche n'est mentionnée.

2.2 Renseignements météorologiques

L'ATIS « *Charlie* » de l'aérodrome du Touquet, enregistrée à 11 h 00, indique que la piste 13 est en service, avec un vent du 080° pour 10 kt, avec des rafales à 17 kt. Cette information a été enregistrée entre le premier contact radio et l'atterrissage du N1027G ; le pilote n'a pas été informé de la possibilité de rafales de vent à l'atterrissage.

Le vent indiqué par le contrôleur est moyenné sur deux minutes. Les informations disponibles ne sont donc pas le reflet exact du vent instantané.

2.3 Licence et témoignage du pilote

Le pilote, propriétaire de l'avion, est titulaire d'une licence de pilote privé avion, délivrée par les Etats-Unis en 1999 sur la base d'une licence étrangère. Il est également titulaire d'une licence de pilote privé avion délivrée par la Grande-Bretagne en 1995.

Il totalisait environ 2 000 heures de vol dont 600 heures sur type et 36 heures dans les trois mois dont 17 heures sur type.

Il indique que le Maule M-7-235B est très sensible aux rafales de vent traversier.

3 – ENSEIGNEMENT ET CONCLUSION

Le pilote a effectué une approche et un atterrissage en fonction du vent dont il avait connaissance. L'avion a probablement été déstabilisé par une rafale de vent traversier lors du roulement à l'atterrissage. La soudaineté du phénomène n'a pas permis au pilote de corriger la trajectoire et d'éviter la perte de contrôle.

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* ».