

**Présence d'un insecte dans la cabine, atterrissage de précaution,
approche non stabilisée, rebonds lors de l'atterrissage, cheval de bois,
rupture du train d'atterrissage, en instruction**

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

Aéronef	Avion Piper PA18 immatriculé HB-ORV
Date et heure	27 juillet 2016 à 16 h 10 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome privé de Monestier-de-Clermont Les Verdures (38)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Instructeur et élève
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'élève, accompagné de l'instructeur, décolle de l'aérodrome d'Annecy Meythet (74) à 14 h 41 à destination de l'altisurface de Clamensane (04) puis de l'aérodrome de Gap Tallard (05). Après avoir dépassé Grenoble, l'élève et l'instructeur remarquent la présence d'un bourdon dans la cabine. Ils tentent de le faire sortir en ouvrant la fenêtre latérale gauche et la partie haute de la porte d'accès à bord, en vain. L'instructeur constate qu'ils sont à proximité de l'aérodrome privé de Monestier-de-Clermont Les Verdures qu'il connaît et décide d'y atterrir. Il reprend les commandes et effectue la reconnaissance de l'altisurface. En approche finale pour la piste 24 en herbe, la vitesse indiquée est de 65 Mph⁽²⁾ et l'instructeur estime une composante de vent arrière entre 6 et 8 kt. Il précise que son point d'aboutissement se situe au premier tiers de piste. Le touché des roues se fait sensiblement à mi-piste. L'avion rebondit à deux reprises alors que l'arrondi n'est pas terminé, puis fait un cheval de bois à droite et entre en collision avec un talus qui borde la piste. Le train d'atterrissage principal se rompt.

⁽²⁾La vitesse d'approche recommandée est de 60 Mph.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- vent de secteur nord pour 8 à 10 kt avec un risque de rafales de 15 à 20 kt sur le relief ;
- CAVOK ;
- température 25 °C.

2.3 Renseignements sur l'instructeur et l'élève

2.3.1 Instructeur

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote professionnel CPL(A) et d'une qualification d'instructeur FI(A), était qualifié instructeur montagne « *roues* » et « *skis* ». Il totalisait 2 535 heures de vol dont 176 sur type, 90 dans les trois mois précédents dont sept sur type et une heure sur type dans les dernières vingt-quatre heures.

Il indique qu'il a déjà atterri à plusieurs reprises sur cet aérodrome et qu'il en connaît le propriétaire. L'instructeur précise que lors de son arrivée, il a effectué une reconnaissance de l'aérodrome et estimé le vent par l'observation de la manche à air. Il a ensuite fait une reconnaissance à basse hauteur pour vérifier l'état de la piste avant de se présenter en approche finale.

2.3.2 Élève

L'élève, titulaire d'une licence de pilote privé PPL(A), totalisait 310 heures de vol dont 60 sur type, 15 heures dans les trois mois précédents dont onze sur type et aucune dans les vingt-quatre heures précédentes.

2.4 Aérodrome

L'aérodrome privé de Monestier-de-Clermont Les Verdures a les caractéristiques d'une altisurface. Il est uniquement ouvert aux pilotes qualifiés montagne et aux ULM. La piste en herbe 06/24 est longue de 320 mètres et large de 25 mètres. La pente est régulière et ascendante de 20 % au QFU 24.

L'arrêté préfectoral qui en autorise l'usage ne fait pas mention de sa qualité d'altisurface. La fiche de cet aérodrome est disponible sur le site « *BASULM* » et celui de l'AFPM.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à une estimation erronée de la composante de vent arrière par l'instructeur, ce qui a entraîné la réalisation d'une approche non stabilisée. La vitesse sol élevée a conduit à un atterrissage long suivi de rebonds et d'une perte de contrôle de la trajectoire au sol.

La présence du bourdon dans la cabine a très probablement contribué à des prises de décisions hâtives.