

## **Accident** du Maule MX7-180C immatriculé **F-GICZ** survenu le 21 novembre 2016 à Valenciennes (59)

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

<b>Heure</b>	À 12 h 40 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, vol local
<b>Personne à bord</b>	Commandant de bord (PF)
<b>Conséquences et dommages</b>	Saumon gauche, aileron gauche, capot moteur, cône d'hélice et hélice endommagés
<i>Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante du BEA.</i>	

### **Passage en pylône lors du roulement à l'atterrissage, par vent traversier**

#### **1 - DÉROULEMENT DU VOL**

<sup>(2)</sup>DME : « Distance Measuring Equipment », système de mesure de distance en aéronautique.

Le pilote a préparé ce vol local dans l'intention de tester le fonctionnement du DME<sup>(2)</sup>, nouvellement installé sur l'aéronef. Après avoir décollé vers 12 h 10, l'avion se présente pour un atterrissage en piste 11 revêtue<sup>(3)</sup>.

L'avion atterrit à 12 h 40, trois-points. Le pilote indique qu'après 30 à 40 mètres de roulement, il a ressenti un ralentissement du train principal gauche qui s'est accompagné du soulèvement de l'aile droite, entraînant le heurt du sol par l'aile gauche puis le passage en pylône de l'avion.

<sup>(3)</sup>Piste 11 de 1 708 m x 45 m.

#### **2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

##### **2.1 Renseignements sur les conditions météorologiques**

Le METAR automatique de 12 h 30 de l'aéroport Lille Lesquin situé à 20 Nm du lieu de l'accident indiquait un vent du 160° pour 14 kt, une visibilité supérieure à 10 kilomètres et pas de temps significatif.

La station anémométrique la plus proche située à 29 kilomètres a enregistré un vent de secteur sud-est pour 16 kt avec des rafales à 25 kt.

L'agent AFIS (qui n'était pas présent à la tour au moment de l'atterrissage) indique que durant la matinée, le vent était approximativement du 160° pour une vitesse moyenne de 15 kt, avec des rafales jusqu'à 30 kt.

## 2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote est âgé de 20 ans et titulaire d'une licence de pilote privé en état de validité. Le jour de l'accident, il totalisait 428 heures de vol dont 318 en tant que commandant de bord et environ 60 heures sur le type.

## 2.3 Limitation de vent traversier

Le pilote indique que la limitation en vent traversier de l'aéronef est de 22 kt.

Le manuel de vol indique que cette limite est de 12 kt, soit 22 kilomètres/heure.

En prenant en compte un vent moyen du 160° pour 15 kt avec des rafales à 25 kt, la composante de vent traversier est de 11,5 kt en moyenne avec des pointes à 19 kt.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à une prise en compte insuffisante à l'atterrissage de la composante de vent traversier, proche des limites préconisées par le constructeur.