

**Approche non stabilisée, rebond à l'atterrissage, rupture du train avant,
par vent traversier**

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

Aéronef	Avion Reims-Cessna F152 immatriculé F-GCHB
Date et heure	12 octobre 2014 vers 10 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome d'Arcachon La-Teste-de-Buch (33),
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Train avant rompu, hélice endommagée

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle en piste 25 revêtue pour un vol local à destination du Bassin d'Arcachon (33). Au retour, il se reporte en longue finale pour la piste 25 non-revêtue⁽²⁾. Lors de l'atterrissage, l'avion rebondit. Au second contact, le train avant touche en premier et se rompt. L'avion s'affaisse sur le nez, parcourt une quinzaine de mètres et s'immobilise sur la piste.

⁽²⁾1 180 x 80 m, distance disponible à l'atterrissage 800 m.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les premières traces du train principal sont visibles quelques mètres avant le seuil de piste.

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

- vent du 170° / 10 kt, rafales à 20 kt ;
- CAVOK ;
- température 19 °C.

Les prévisions (TAF) des stations météorologiques de Météo France de Cazaux et de Bordeaux prévoient respectivement :

- vent du 130° / 6 kt, et temporairement entre 10 et 11 heures vent du 200° / 15 kt, rafales à 25 kt ;
- vent du 180° / 12 kt, et temporairement à partir de 11 heures vent du 210° / 15 kt, rafales à 25 kt.

L'aérodrome d'Arcachon est entouré de forêts de pins. La piste non-revêtue est située au sud de la piste revêtue, à une centaine de mètres de la lisière de la forêt. Plusieurs pilotes du club de planeurs situé sur l'aérodrome mentionnent que le vent du sud génère des rabattants aux abords du seuil de piste 25 non-revêtue.

Le pilote est titulaire d'une licence PPL(A) de 1983 et d'une qualification FI de 2001. Il totalisait environ 2 500 heures de vol dont 1 000 sur Cessna et 1 430 heures en tant qu'instructeur.

Le pilote indique qu'il n'a pas consulté les informations météorologiques disponibles avant le vol. Il s'est contenté des informations météorologiques fournies par l'AFIS avant le décollage, qui faisaient état d'un vent de secteur sud assez faible. Au cours du vol, le pilote a constaté que le vent forcissait. Il a contacté l'AFIS qui l'a informé que la piste en service était la 25 et que le vent était du 210° pour 15 kt, rafales à 23 kt. Le pilote précise qu'il a décidé d'atterrir sur la piste non-revêtue pensant que le roulage sur l'herbe serait plus aisé avec le vent de travers annoncé. Il a majoré la vitesse de 5 kt et braqué les volets de 10° à 20°. En courte finale, il a senti que l'avion était plaqué au sol. Le train principal a touché avant le seuil de piste, l'avion a rebondi puis a touché à nouveau la piste avec une assiette à piquer. Le pilote précise qu'il n'a pas eu le temps d'interrompre l'atterrissage après le contact du train principal.

Le manuel de vol du Reims-Cessna F152 indique :

- « *vent limite plein travers démontré à l'atterrissage : 12 kt* » ;
- « *lorsque les conditions d'atterrissage par vent de travers s'imposent, utiliser le minimum de volets selon la longueur de piste d'atterrissage...* ».

3 – CONCLUSION ET ENSEIGNEMENTS

Sa préparation du vol incomplètement réalisée n'a pas permis au pilote d'anticiper la présence des turbulences rencontrées lors de son retour de vol et ainsi d'adapter son projet d'action. Ces turbulences ont conduit le pilote à déstabiliser son approche en courte finale. Dans ces conditions, il n'est pas parvenu à retrouver le contrôle de la trajectoire suffisamment rapidement, ce qui a provoqué un contact brutal avec le sol puis une rupture du train avant.

Le choix de la configuration de volets retenue par le pilote a pu contribuer à cette difficulté de contrôle.