

## ACCIDENT

29 juin 2005 - avion immatriculé F-GBJF

<b>Evénement :</b>	sortie latérale de piste lors de l'atterrissage.
<b>Causes identifiées :</b>	prises en compte insuffisantes des informations de vent.

**Conséquences et dommages :** train d'atterrissage avant, hélice et saumon de l'aile gauche endommagés.

**Aéronef :** avion Reims Aviation F 152.

**Date et heure :** mercredi 29 juin 2005 à 13 h 10.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Avignon Caumont (84), piste 17 revêtue, 1 880 m x 45 m, LDA : 1 680 m.

**Nature du vol :** solo.

**Personnes à bord :** pilote stagiaire seul à bord.

**Titres et expérience :**

- pilote stagiaire, 41 ans, 16 h 40 de vol dont 1 h 50 comme pilote stagiaire seul à bord, toutes sur type.
- instructeur, 50 ans, CPL(A) de 1979, FI(A) de 1989, 12 000 heures de vol, dont environ 200 dans les trois mois précédents et environ 10 800 heures en instruction.

**Conditions météorologiques :** vent 260° / 10 à 15 kt, CAVOK, température 34 °C, QNH 1008 hPa.

### CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur effectuent un circuit d'aérodrome sur la piste 35 revêtue. Au moment de l'atterrissage, le contrôleur leur indique que le vent souffle du 250° à cinq nœuds.

Après l'atterrissage, l'instructeur indique au contrôleur que l'élève repart seul. Le contrôleur répond que le vent tourne et que la piste 17 revêtue sera désormais en service.

Le pilote décolle pour son cinquième vol solo. Lorsqu'il se présente en finale, le contrôleur l'informe que le vent vient du 260° avec une vitesse de 10 à 15 nœuds. L'avion touche la piste à gauche de l'axe puis sort de celle-ci par la gauche. Il roule dans l'herbe selon une trajectoire sensiblement parallèle à l'axe de piste. Le pilote freine et, au cours du roulement, le train avant se rompt en passant sur une irrégularité du terrain. L'avion bascule en pylône.

L'instructeur aperçoit l'avion immobilisé alors qu'il roule à bord d'un Cessna 172 pour un autre vol d'instruction.

Le pilote explique qu'il était stabilisé en approche finale à 70 nœuds, avec les volets braqués à 10°, configuration qu'il utilise habituellement. Il avait constaté un léger vent traversier pendant la finale. Il n'a pas analysé les informations de vent transmises par le contrôleur lors de l'atterrissage.

A l'arrondi, il a été surpris par l'effet du vent et s'est senti déporté vers la gauche. Lors du « décrabage », la trajectoire de l'avion s'est orientée vers la gauche. Après le touché, il a tardé à corriger la trajectoire.

Le pilote était en formation depuis environ un an au sein du club et avait toujours volé avec le même instructeur. Il avait déjà atterri par vent travers, mais se sentait « un peu mal à l'aise » dans ces situations. Il précise qu'il connaissait la valeur du vent limite plein travers démontrée pour cet avion à l'atterrissage, soit douze nœuds.

L'instructeur explique qu'il avait consulté les informations météorologiques vers 9 h 00 le matin. Celles-ci ne prévoyaient pas de variations significatives du vent. Alors qu'il roulait à bord du Cessna 172, il n'a pas prêté attention aux informations relatives au vent transmises par le contrôleur. Il a été surpris par l'augmentation de la vitesse du vent qui n'a été que temporaire.

Les différentes informations de l'ATIS enregistrées le jour de l'accident font état d'un vent calme. Seul l'enregistrement de 13 h 00 mentionne un vent provenant du 250° et soufflant entre 5 et 13 nœuds. Les informations suivantes, indiquent à nouveau un vent calme.