

ACCIDENT
survenu à l'avion immatriculé F-GJXQ

Evénement :	atterrissement dur.
Causes identifiées :	compensation de l'aéronef inadaptée en finale et à l'arrondi, assimilation insuffisante de la technique de récupération d'un arrondi manqué.

Conséquences et dommages :	train avant et cellule endommagés.
Aéronef :	avion SOCATA TB 10.
Date et heure :	mercredi 16 mai 2001 à 14 h 40.
Exploitant :	école.
Lieu :	AD Auch (32).
Nature du vol :	solo.
Personnes à bord :	pilote-stagiaire seul à bord.
Titres et expérience :	- pilote-stagiaire, 22 ans, 20 heures 30 en double commande et 5 heures comme pilote-stagiaire seul à bord, toutes sur type. - instructeur, environ 6800 heures de vol dont 5500 en instruction.
Conditions météorologiques :	vent calme, CAVOK.

Circonstances

Après un vol de navigation en provenance de Muret, le pilote effectue un premier tour de piste suivi d'un posé-décollé. A l'issue du deuxième circuit de piste le pilote se présente en finale à 70 noeuds. Le pilote indique qu'au moment de l'arrondi l'avion remonte et qu'il repousse alors le manche. L'appareil touche la piste sur le train avant qui s'efface.

L'avion se trouvait au moment de l'atterrissement proche de la limite avant de centrage, 13,5 % pour une limite à 11 %. Dans ces conditions les efforts aux commandes, pour réaliser l'arrondi, deviennent importants lorsque l'avion n'est pas parfaitement compensé.

La position du compensateur a été relevée avec précision. Un vol a été réalisé dans des conditions identiques de centrage avec le même braquage du compensateur. Les efforts se sont avérés très importants. Dans ces circonstances le dosage des efforts à l'arrondi peut être très délicat pour un élève peu expérimenté. De plus, dans ce cas, lorsque les efforts sur les commandes sont relâchés après un arrondi réalisé trop haut, l'avion prend une assiette à piquer avec un taux de roulis important.

L'instructeur indique que la fatigue a pu être un facteur contributif à cet accident.