

**Rebonds lors de l'atterrissage, heurt de l'hélice avec la piste,  
remise de gaz, atterrissage en campagne, en instruction solo**<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Cessna 172 immatriculé F-HJYO
<b>Date et heure</b>	Jeudi 20 septembre 2012 vers 16 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome d'Alès Cévennes (30)
<b>Conséquences</b>	Avion fortement endommagé

**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Béziers (34) à destination de l'aérodrome d'Alès Cévennes, pour la deuxième branche de navigation solo.

<sup>(2)</sup>Piste revêtue  
1 400 x 30 m,  
LDA 1 220 m.

A l'arrivée, il effectue une verticale de l'aérodrome et estime qu'il y a un vent variable faible. Il s'intègre en début de vent arrière main gauche pour la piste 01<sup>(2)</sup>. Il effectue l'approche en configuration plein volets (40°) et adopte une vitesse d'environ 70 kt.

Il indique que lors de l'atterrissage l'avion est plaqué au sol par une rafale de vent, environ 300 m après le seuil de piste décalé, puis rebondit à deux reprises. Lors du premier rebond, l'avion survole la piste sur une distance assez longue. Le pilote maintient les ailes de l'avion à plat et met légèrement du manche à piquer. Il estime que le deuxième rebond est très dur et que la longueur de piste ne lui permet pas de poursuivre l'atterrissage. La distance restante est alors d'environ 500 m. Il remet les gaz afin d'effectuer un nouveau circuit d'aérodrome. Il constate que le moteur ne délivre pas assez de puissance et atterrit dans un champ. Au cours de l'atterrissage, l'avion s'immobilise dans un fossé.

L'examen de l'avion a montré que les pales de l'hélice ont touché la piste lors d'un des rebonds à l'atterrissage. L'endommagement des hélices explique la diminution de puissance.

Les conditions météorologiques, relevées par la station automatique de l'aérodrome, à l'heure de l'accident étaient les suivantes : vent moyen du 210° pour 8 kt. Dans les 20 minutes précédant l'atterrissage, le vent variait du 170° au 260° pour 5 à 15 kt.

Il est mentionné sur la carte VAC des risques de turbulence et de cisaillement par vent supérieur à 15 kt au seuil de la piste 01.

Le pilote, 40 ans, basé à Aix les Milles (13), totalisait 112 heures de vol depuis mars 2007, dont 3 sur type et 7 heures dans les 3 derniers mois, dont une sur type. Il effectuait la dernière navigation de sa formation, sur un type d'avion qu'il connaissait peu, après avoir volé principalement sur avions Robin. Il indique que le vent était très faible sans dominance et qu'il a choisi la piste 01 par habitude. Il indique qu'il n'avait pas été confronté à un rebond depuis très longtemps et n'a pas su comment réagir à temps. Il ne s'est pas non plus rendu compte que l'hélice avait touché la piste lors des rebonds. Il précise qu'il n'était pas fatigué.

Le manuel de vol indique que l'atterrissage s'effectue volets à la demande ; la vitesse doit être comprise entre 61 et 70 kt sans volets et entre 56 et 65 kt volets baissés selon la turbulence.

## **CONCLUSION**

L'accident est dû à une action inadaptée sur les commandes lors du premier rebond à l'atterrissage. Une faible connaissance du type d'avion, une vitesse légèrement excessive lors de l'approche finale ainsi qu'une erreur d'appréciation du vent par le pilote, qui l'a amené à atterrir dans des conditions de vent arrière, ont pu contribuer à l'accident.

Lorsqu'un aéronef rebondit après un atterrissage, il peut être utile de considérer une remise de gaz dès le premier rebond. Lorsque le rebond est faible, il est possible d'accompagner le second arrondi en douceur sans action à piquer en utilisant si nécessaire un peu de puissance, la remise de gaz restant toujours une option envisageable.