

Sortie latérale de piste lors d'un posé-décollé

| | |
|--|--|
| Aéronef | Avion Issoire Aviation APM 30 immatriculé F-HFRM |
| Date et heure | 15 août 2015 à 09 h 50 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Club |
| Lieu | Aérodrome Le Mans-Arnage (72) |
| Nature du vol | Aviation générale |
| Personne à bord | Pilote |
| Conséquences et dommages | Avion endommagé |
| <i>Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote et de son instructeur. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i> | |

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾1 420 mètres de longueur pour 30 mètres de largeur.

Le pilote se présente en approche finale pour la piste 02⁽²⁾ dans le but d'effectuer un posé-décollé. Lors du roulement à l'atterrissage, le pilote configure l'avion pour le décollage et affiche la pleine puissance. Il indique qu'il a probablement porté son regard sur les sélecteurs à l'intérieur de l'avion et que lorsqu'il a relevé les yeux, la trajectoire de l'avion déviait vers la droite. Il a corrigé en appuyant sur le palonnier gauche. L'avion a alors dévié vers la gauche mais plus que ce que prévoyait le pilote. Celui-ci a alors appliqué une action sur le palonnier droit et l'avion est à nouveau parti vers la droite. Les nouvelles actions du pilote aux palonniers ont amplifié le phénomène d'écart de trajectoire. Des mouvements en roulis ont accompagné ces écarts de trajectoire que le pilote n'est pas parvenu à contrôler. L'avion a ensuite viré vers la droite brusquement, est sorti latéralement de piste et s'est immobilisé sur la piste parallèle non-revêtue en herbe.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote totalisait 250 heures de vol dont 2 sur type et 129 en solo. Il n'avait pas volé sur ce type d'avion depuis un an, jusqu'au vol d'environ une heure qu'il a effectué avec un instructeur la semaine précédant l'accident et qui comportait cinq circuits d'aérodrome et son relâché.

Le pilote indique qu'il a senti que le passage de la piste revêtue à la piste en herbe avait conduit l'avion à prendre une assiette à piquer. Cependant, il explique qu'à aucun moment il n'a eu le sentiment que l'hélice ou le saumon d'aile gauche avaient touché le sol. Après l'arrêt de l'avion sur la piste en herbe, le pilote a pu rejoindre sans difficulté l'aire de stationnement.

2.2 Renseignements météorologiques

Les relevés de vent de la station météorologique automatique de l'aérodrome de Le Mans-Arnage à 9 h 30 et à 10 h 00 sont les suivants :

- ☐ à 9 h 30 : vent du 290, variable entre le 250 et le 360, pour 6 kt ;
- ☐ à 10 h 00 : vent du 270, variable entre le 220 et le 320, pour 7 kt.

2.3 Renseignements sur l'avion et le site

L'hélice, le saumon d'aile gauche et les trains principaux sont endommagés.

Les traces relevées sur la piste laissent supposer que le saumon gauche a touché le sol avant la sortie latérale de piste (perpendiculaire à l'axe de piste) de l'avion, confirmant les mouvements en roulis mentionnés par le pilote. Par ailleurs, l'endommagement de l'hélice et du train d'atterrissage principal résulterait du passage de l'avion de la piste revêtue à la piste en herbe.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Alors qu'il avait appliqué la pleine puissance pour décoller lors d'un posé-décollé, le pilote a porté son attention sur les sélecteurs à l'intérieur du poste de pilotage au détriment du contrôle de la trajectoire au sol. Lorsque le pilote a relevé la tête, ses actions aux palonniers pour corriger les déviations les ont au contraire amplifié et il n'a pas pu empêcher la sortie latérale de piste.

Avec peu d'expérience sur APM 30, la vérification et la confirmation de la configuration de l'avion à l'intérieur du poste de pilotage ont pu demander au pilote plus de temps et de ressources que celles effectuées lors de posés-décollés avec d'autres avions.