

**Perte de contrôle lors du roulement à l'atterrissage par vent traversier,
sortie latérale de piste, collision avec un obstacle**

Aéronef	Avion Cessna 172 S immatriculé F-GPBD
Date et heure	23 mai 2015 vers 16 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Sainte-Foy-la-Grande (24)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

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

⁽²⁾piste 28 non-revêtue préférentielle 1 200 x 60 m, LDA 1 080 m.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome d'Arcachon - La Teste-de-Buch (33) pour une navigation à destination de Sainte-Foy-la-Grande et retour. Après son intégration dans le circuit d'aérodrome, il se présente en finale pour la piste 28⁽²⁾. Dès le touché des roues, l'avion embarque vers la droite. Le pilote contre par une action franche sur le palonnier gauche. La trajectoire de l'avion s'oriente immédiatement à gauche. L'avion sort de piste 200 mètres plus loin, traverse la voie de circulation et s'immobilise à cheval sur une glissière de sécurité bordant l'aérodrome.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen de l'épave

L'examen de l'épave n'a révélé aucun dysfonctionnement, ni aucune rupture susceptible d'être à l'origine de la perte de contrôle.

2.2 L'aérodrome

Ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), l'aérodrome de Sainte-Foy-la-Grande est bordé au sud par une voie de circulation d'une largeur de 15 mètres, qui longe la totalité de la piste. Environ 250 mètres après le seuil de piste 28, une glissière de sécurité de 180 mètres de long sépare la voie de circulation d'un champ de vigne en léger contre-bas. Cette glissière est indiquée sur la carte VAC et son emplacement est conforme à la réglementation en vigueur.

La carte VAC indique, outre les activités particulières, une mise en garde dans la rubrique :

- « Dangers à la navigation aérienne » : « Par vent du nord, possibilités de fortes turbulences aux deux QFU ».

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- visibilité supérieure à 10 km ;
- vent du 330° à 360°, 10 kt à 15 kt en vent moyen, rafales 15 à 20 kt ;
- température 20 °C ;
- turbulences faibles.

2.4 Le pilote

Le pilote est titulaire d'une licence de PPL (A) de 2002. Le jour de l'accident, il totalise environ 650 heures de vol dont 52 sur le type et trois dans les trois mois précédents.

2.5 Témoignages

2.5.1 Témoignage du pilote

Le pilote indique que le but du vol était de s'entraîner à la navigation et de faire un « Posé / Décollé » sur l'aérodrome de Sainte-Foy-la-Grande, aérodrome qu'il ne connaissait pas. Les informations météorologiques qu'il avait prises sur le répondeur de Météo-France avant le départ permettaient, selon lui, de réaliser le vol (vent du nord prévu de 10 à 15 kt).

Constatant que la manche à air à Sainte-Foy indiquait un vent du secteur nord de l'ordre de 10 kt, il a choisi d'atterrir en piste 28. En finale à environ 70 kt, il a sorti les pleins volets. Il indique qu'il a conduit l'approche plutôt sur la partie gauche de la piste pour laisser une marge par rapport aux planeurs ou d'autres aéronefs qui auraient pu stationner sur la partie nord, proche de l'extrémité. En courte finale, il a ressenti des turbulences assez fortes qui ont eu pour conséquence de le faire passer sous le plan d'approche et d'augmenter l'assiette de l'avion au point de lui faire perdre la piste de vue. Il a poussé sur le manche pour reprendre de la vitesse et a constaté, juste avant de toucher, que l'avion était en dérapage à gauche. A l'atterrissage, l'avion est parti à droite. Surpris et déstabilisé, il a actionné vigoureusement le palonnier gauche ce qui a provoqué un départ brusque de l'avion vers la gauche. Il précise n'avoir jamais pu reprendre le contrôle en direction jusqu'à l'arrêt définitif sur la glissière de sécurité.

Il regrette a posteriori de ne pas avoir interrompu l'approche. Il précise qu'il avait déjà réalisé des vols d'instruction avec vent traversier.

2.5.2 Témoignage du chef-pilote

Le chef pilote de l'aéroclub d'Arcachon a rapporté que la dextérité du pilote était perfectible pour les atterrissages. Il lui avait récemment demandé de faire des vols de « reprise en main » afin de mieux les réaliser. Il confirme que s'il avait été présent ce jour-là, il ne l'aurait peut-être pas autorisé à partir à Sainte-Foy en raison du vent du nord assez fort et des turbulences en finale sur cet aérodrome.

2.5.3 Témoignage d'un pilote instructeur du club de planeurs

Présent sur l'aérodrome au moment de l'accident, il confirme qu'aucun planeur n'était stationné sur le seuil de piste 28. Il ajoute que le relief et la forêt génèrent des turbulences assez fortes en finale 28 par vent de secteur nord.

2.5.4 Procédures

Le manuel de vol du Cessna F172S indique :

- « *vent limite plein travers démontré à l'atterrissage : 15 kt* » ;
- « *Si l'atterrissage doit s'effectuer par vent fort de travers, utiliser le braquage de volets minimal exigé par la longueur de piste d'atterrissage...* ».

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La prévision météorologique dont le pilote avait connaissance lors de la préparation du vol aurait dû l'inciter à renoncer à son projet de vol. Les turbulences subies en finale ne l'ont pas amené à reconsidérer sa décision et à interrompre l'approche.

L'accident est dû à la perte de contrôle lors du roulement à l'atterrissage par vent traversier. Les facteurs suivants ont contribué à l'accident :

- la décision du pilote de ne pas interrompre l'approche alors qu'elle s'était déstabilisée en finale ;
- la configuration de volets retenue par le pilote en vue de l'atterrissage, différente de celle préconisée par le manuel de vol de l'avion, qui a pu ajouter à la difficulté de contrôle de la trajectoire ;
- une action inappropriée aux palonniers (sur-contrôle) expliquée par un effet de surprise et de stress consécutif à la déstabilisation de l'approche.