

**Accident** du Cessna 172R  
immatriculé **F-HYCB**  
survenu le 30 août 2015  
à Lille Marcq-en-Baroeul (59)

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

<b>Heure</b>	À 12 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, convenance personnelle, vol local
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et trois passagers
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

**Rebonds, interruption de l'atterrissage, décrochage en montée initiale, collision avec le sol**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote et trois passagers décollent de l'aérodrome de Lille Marcq-en-Baroeul pour un vol local. Après environ une heure et demie de vol, le pilote s'intègre en auto-information dans le circuit d'aérodrome, main droite, pour la piste en herbe 08<sup>(2)</sup>. Il indique que l'approche est réalisée en configuration volets 30° et avec une vitesse en finale qu'il estime entre 70 et 75 kt.

Lors de l'arrondi, l'avion rebondit deux fois. Le pilote interrompt l'atterrissage, remet les gaz et positionne la commande des volets sur 20°.

En montée initiale, l'alarme de décrochage se déclenche une première fois. Le pilote maintient son assiette pour éviter un obstacle situé devant lui, en bout de piste. L'alarme sonne alors de manière continue lorsqu'il aperçoit une haie de buissons ; il débute un virage à gauche afin de l'éviter.

L'avion entre en collision avec le sol, glisse sur environ 30 mètres et s'immobilise 175 mètres après le seuil de la piste 26.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

**2.1 Renseignements sur le pilote**

Le pilote, âgé de 49 ans, avait débuté sa formation en janvier 2014. Il était titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis mai 2015. Il totalisait environ 150 heures de vol sur type. Il avait effectué 37 heures de vol dans les trois derniers mois et 3 h 30 dans les dernières 24 heures, toutes sur type.

<sup>(2)</sup>QFU 075 ;  
LDA 709 m.

## 2.2 Renseignements sur l'épave

Le compensateur de profondeur est retrouvé en position 1/3 à piquer.

La commande des volets est en position rentrée.

## 2.3 Renseignements sur l'aéronef

En ce qui concerne l'atterrissage, le manuel de vol recommande une vitesse d'approche de 62 kt en configuration volet 30°. Il précise qu'en cas d'interruption de l'atterrissage, « *le braquage des volets [est ramené] à 20° immédiatement après application de la pleine puissance. Si [des] obstacles doivent être franchis durant la remise de gaz, ramener le braquage de volets à 10° et maintenir une vitesse de sécurité jusqu'à ce qu'ils soient franchis* ».

Ce manuel indique également que la vitesse de décrochage est d'environ 50 kt en configuration lisse.

## 2.4 Devis de masse

La fiche de pesée de l'avion indique une masse à vide de 772 kg et une masse maximale au décollage de 1 111 kg.

Le pilote évalue à 120 litres la quantité de carburant<sup>(3)</sup> dans les réservoirs au moment de l'évènement. Il estime que les deux personnes à l'avant de l'avion pesaient environ 170 kg et celles à l'arrière environ 120 kg.

La masse estimée lors de la remise de gaz est proche de la masse maximale au décollage de l'avion.

## 2.5 Renseignements météorologiques

Au moment de l'évènement, le vent était de secteur sud pour environ 6 kt. La température était de 26°C.

Il avait plu la veille et le matin ; la piste était mouillée.

## 3 - CONCLUSION

Lors de la remise de gaz, la courte phase d'accélération sur une piste en herbe et mouillée, à masse élevée, n'a pas permis à l'avion d'atteindre une vitesse permettant de sortir du second régime et d'éviter des obstacles.

L'avion a ensuite décroché lors d'un virage débuté pour éviter une haie.

<sup>(3)</sup>Carburant type 100LL ; densité 0,72.