

Accident du Cessna 172S
immatriculé **F-HJOZ**
survenu le 27 octobre 2015
à Toussus-le-Noble (78)

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

Heure	À 11 h 18 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale, vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

Rebonds lors de l'atterrissage, sortie latérale de piste, basculement sur le dos, en instruction solo

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle vers 10 h 40 de l'aérodrome de Toussus-le-Noble pour un vol local en solo. Après environ 40 minutes de vol, le pilote revient vers l'aérodrome. Il s'intègre en semi-directe pour la piste 07L⁽²⁾. Il précise qu'il sélectionne le second cran de volets (sur 3) et une vitesse d'approche comprise entre 70 et 75 kt⁽³⁾.

En finale, le pilote considère qu'il est haut sur le plan de descente et corrige la trajectoire. Il survole le seuil de piste sur le plan indiqué par le PAPI et réduit la puissance.

L'avion se déporte vers la gauche. Le pilote est surpris par l'écart de trajectoire mais il n'envisage pas la remise de gaz car il estime que « *la vitesse et la hauteur sont faibles* ».

L'avion rebondit une première fois et se dirige vers la gauche de la piste. Le pilote essaye de corriger la trajectoire aux palonniers. L'avion rebondit une seconde fois puis sort de piste ; le train avant s'enfonce dans la terre et l'avion bascule sur le dos.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote a débuté sa formation en juin 2014. Il totalisait environ 37 heures de vol en double commande et 1 heure 40 minutes en tant que commandant de bord, toutes effectuées sur type.

⁽²⁾QFU 072, LDA 1 110 m.

⁽³⁾Le manuel de vol recommande une vitesse d'approche comprise en 60 et 70 kt avec le 3^e cran de volets et comprise entre 65 et 75 kt en configuration lisse.

2.2 Témoignages

Le pilote indique qu'il a effectué son premier vol en solo le 8 juillet 2015, suivi de deux autres vols les 17 et 20 juillet. Il n'a pas volé jusqu'au jour de l'évènement. Il explique qu'en raison de contraintes professionnelles et des conditions météorologiques, les vols d'entraînements étaient espacés dans le temps.

Il précise que le jour de l'accident, il a effectué quatre circuits d'aérodrome en double commande : lors du premier atterrissage l'instructeur a remis les gaz en raison d'une approche rapide et avec une forte pente.

Le pilote ajoute qu'il a eu cinq instructeurs différents lors de sa formation et qu'il ne connaît pas de critères précis définissant une approche comme non stabilisée. Enfin, il considère que, lors des vols en solo, les remises de gaz sont effectuées en tant qu'exercice ; en double commande c'est l'instructeur qui est le plus souvent à l'initiative de ces remises de gaz.

2.3 Renseignements météorologiques

Les messages d'observations (METAR) de l'aérodrome de Toussus le Noble, émis entre 11 h et 11 h 30 indiquent :

- un vent de secteur sud-est pour 6 à 7 kt ;
- conditions CAVOK.