

Accident du Cessna F172M
immatriculé **F-BUEQ**
survenu le 29 mars 2019
à Semur-en-Auxois (21)

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

Heure	À 13 h 01 ⁽¹⁾
Exploitant	Aéroclub François 1 ^{er}
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Pilote et passagers légèrement blessés, avion fortement endommagé

**Perte de contrôle lors d'une remise de gaz,
collision avec le sol**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle vers 10 h 20 de l'aérodrome de Vitry-le-François Vauclerc (51) pour une navigation vers l'aérodrome de Semur-en-Auxois. Il effectue une escale à Reims Prunay (51) pour y embarquer un second passager et repart pour sa destination vers 11 h 25.

À l'arrivée à destination, le pilote effectue une verticale de l'aérodrome, notamment pour observer la manche à air. Après avoir analysé cette dernière et constaté qu'il n'y avait pas d'autre aéronef dans le circuit d'aérodrome, il s'y intègre pour la piste 22 revêtue.

Lors de l'approche, s'estimant trop haut sur le plan, le pilote remet les gaz et effectue un nouveau circuit d'aérodrome.

Durant la deuxième approche, alors que l'avion est à environ un mètre de hauteur, il est déporté brusquement sur la droite. Le pilote remet les gaz, mais il ne parvient pas à garder le contrôle de l'avion. Une aile entre en contact avec la piste en herbe. Le train avant touche le sol, s'enfonce dans la terre meuble et se rompt. L'avion s'immobilise après quelques mètres.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

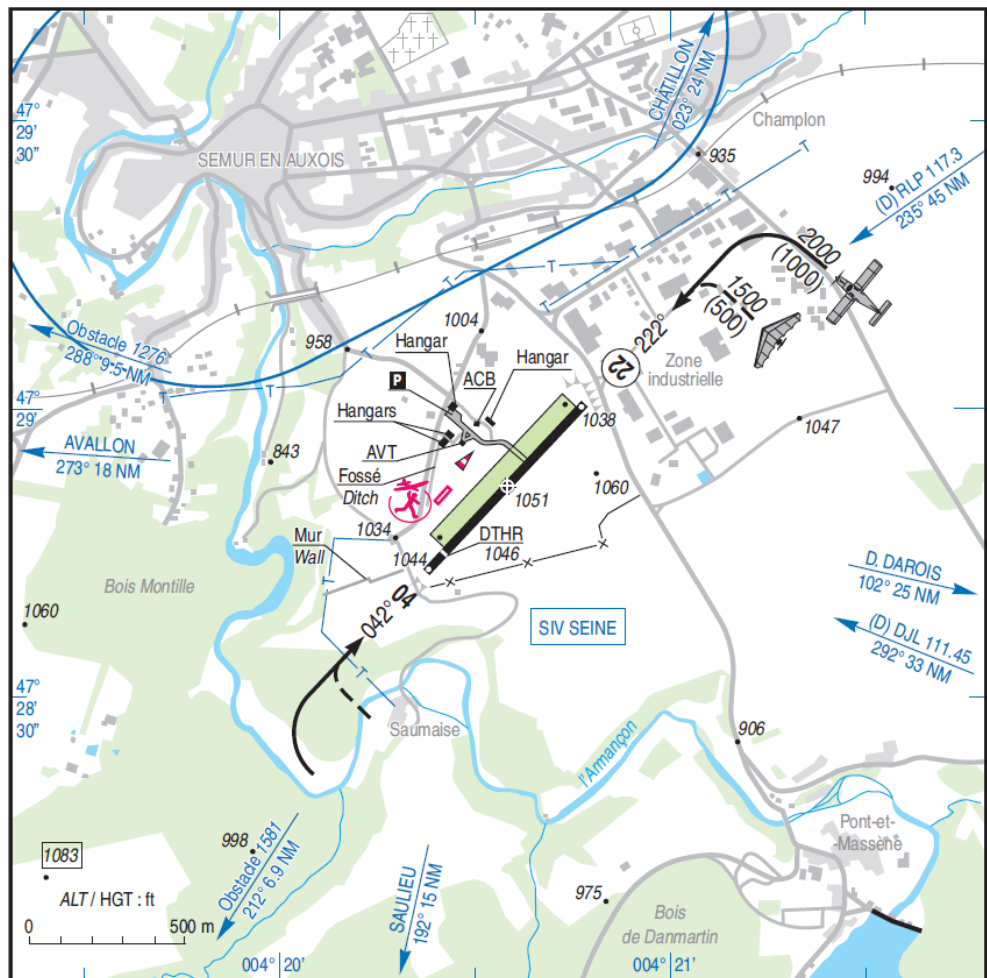
2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 53 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion (PPL(A)) depuis février 2019 après avoir suivi sa formation débutée en avril 2017 sur Jodel D-112 et DR300⁽²⁾. Il avait été lâché sur Cessna 172 une semaine avant l'accident, le 22 mars 2019 après avoir effectué trois vols de familiarisation en double commande.

⁽²⁾Le Jodel D-112 et le DR300 sont des avions à aile basse.

Il totalisait environ 135 heures de vol dont 6 h 30 dans le mois précédent et 4 sur type dont 2 h 30 en tant que commandant de bord.

2.2 Renseignements sur l'aérodrome



Source : SIA

Figure 1: Extrait de la carte VAC LFGQ

L'aérodrome de Semur-en-Auxois est un aérodrome non contrôlé, ouvert à la CAP.

Il dispose de deux pistes parallèles orientées 042°/222°.

L'une est revêtue et mesure 732 m sur 25 m.

La seconde est en herbe et mesure 620 m sur 60 m.

Dans les consignes et procédures particulières de cet aérodrome, il est notamment mentionné que le QFU 222° est préférentiel en raison de la longueur de piste disponible pour l'atterrissage et que la piste non revêtue est réservée aux aéronefs basés.

2.3 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques relevées par Météo-France sur la région à l'heure de l'accident étaient les suivantes :

- CAVOK ;
- température ≈ 15 °C ;
- QNH régional ≈ 1027 hPa.

La convection étant en place, des courants thermiques ascendants et descendants étaient présents, avec une faible turbulence à petite échelle.

Le vent était de secteur est à sud-est pour 2 à 8 kt, avec des rafales atteignant 12 kt, dans la matinée. Il a changé de direction entre 13 h et 14 h pour passer au sud-ouest, pour 3 kt, avec des rafales un peu moins fortes. L'analyse de Météo-France montre que la rotation s'est faite brusquement et qu'il est possible qu'elle ait eu lieu au moment de l'accident sur l'aérodrome de Semur-en-Auxois.

2.4 Témoignage du pilote

Le pilote indique que le vol prévu consistait en un triangle Vitry-Le-François Vauclerc, Reims Prunay, Semur-en-Auxois, Vitry-Le-François Vauclerc. Il avait déjà réalisé cette navigation environ un mois auparavant en tant que commandant de bord en DR300.

Il précise que d'après les observations de la manche à air, il s'attendait à une composante de vent de travers gauche pour un atterrissage en piste 22. Lors du briefing avant l'atterrissage, il a choisi d'utiliser une configuration « *pleins volets* » et était préparé à rencontrer un vent du travers gauche.

Il indique qu'il a effectué une remise de gaz en finale et qu'il a entrepris un second circuit d'aérodrome.

Au cours de la seconde approche, estimant que l'avion était correctement stabilisé, il a réduit complètement la puissance au passage du seuil. Il se souvient avoir senti au cours de l'arrondi que l'avion était déporté sur la droite. Il a effectué une remise de gaz en appliquant la pleine puissance et en rentrant les volets directement de la position « *pleins volets* » vers la position 0°. Il a alors perdu le contrôle de l'avion en roulis et en tangage. L'avion est entré en collision avec le sol sur la piste en herbe.

2.5 Renseignements sur l'avion

Le Cessna F172M est un avion monomoteur à aile haute.

Selon le manuel de vol, la limitation de vent de travers est de 15 kt. Il y est préconisé d'utiliser « *lorsque les conditions d'atterrissage par vent de travers s'imposent, le minimum de volets selon la longueur de bande* ».

Les performances de l'avion à l'atterrissage étaient compatibles avec la longueur de piste disponible quelle que soit la configuration de volets.

Il y est de plus spécifié qu'en cas de remise de gaz, les volets doivent être remontés vers la position 20°, puis lorsque l'avion a pris suffisamment de vitesse (au minimum 92 km/h), les volets sont rentrés entièrement.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La décision du pilote d'atterrir en configuration « *pleins volets* » avec des conditions de vent de travers a pu contribuer aux difficultés qu'il a rencontrées lors de l'atterrissage.

Lors de la remise de gaz, le pilote a rentré complètement les volets immédiatement après l'application de la pleine puissance, sans s'assurer qu'il avait une vitesse suffisante. Le pilote a alors perdu le contrôle de l'avion, entraînant la collision avec le sol.

La faible expérience du pilote sur Cessna 172 a pu contribuer à l'événement.