



Rapport Sommaire

Concernant le présent accident, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), état le 1^{er} février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

Type d'aéronef	Autogire ULM ¹ , Auto-Gyro Calidus	F-JDWE	
Exploitant	Privé		
Propriétaire	Privé		
Pilote	Citoyen suisse, année de naissance 1966		
Licence	Brevet et licence de Pilote ULM délivré par la direction générale de l'Aviation civile en France (DGAC) - France		
Heures de vol	total 216 h	au cours des 90 derniers jours 7:10 h	
	sur le type en cause 216 h	au cours des 90 derniers jours 7:10 h	
Lieu	Aérodrome de Lausanne-La Blécherette (LSGL)		
Coordonnées	---	Altitude ---	
Date et heure	21 février 2021, 08 h 55 min (LT ² = UTC ³ + 1 h)		
Type d'exploitation	Privé		
Règles de vol	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules</i> – VFR)		
Lieu de départ	Aérodrome de La Côte (LSGP)		
Destination	Aérodrome de Lausanne-La Blécherette (LSGL)		
Phase de vol	Décollage et vol de montée		
Nature de l'accident	Perte de contrôle à l'atterrissage		
Personnes blessées	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Légèrement blessé	---	---	---
Pas blessés	1	---	sans objet
Dommages à l'aéronef	Fortement endommagé		
Autres dommages	Néant		

¹ ULM: aéronef ultra-léger motorisé

² LT: *Local Time*, l'heure locale

³ UTC: *Co-ordinated Universal Time*, l'heure universelle coordonnée

Renseignements de base

Déroulement de l'accident

Après les contrôles pré-vol et ajouté 60 litres d'essence, le pilote décolle seul à bord de l'aérodrome de La Côte depuis la piste 04 à destination de Lausanne.

Arrivé dans le secteur sud de l'aérodrome de Lausanne-La Blécherette à une altitude de 3300 ft QNH⁴ le pilote se place en longue finale pour la piste 36 qui est en usage. L'approche est stable à une vitesse d'environ 120 km/h et l'appareil se présente au début de la piste à près de 100 km/h.

Alors que l'appareil se trouve à une vitesse comprise entre 50 et 60 km/h, la roue droite touche le sol et provoque le renvoi de l'autogire sur la roue gauche puis de nouveau sur la roue droite avec un mouvement de désaxe sur la gauche par rapport à l'axe de piste. Au moment de la prise de contact avec la roue de proue, l'appareil bascule sur le côté droit, les pales principales touchent le sol et l'autogire s'immobilise sur le côté droit après un virage selon l'axe de lacet de 180°.

Le pilote se détache mais ne peut ouvrir la verrière. Il est libéré rapidement par des personnes témoins de l'accident après que ces dernières aient remis l'autogire sur les roues.

Constations

Lors du contrôle du train d'atterrissage, il apparaît que l'axe de la roue droite est déformé et que la roue présente un jeu important suite à la défaillance des roulements.

Analyse et conclusions

Le jeu de la roue droite peut expliquer le début de la perte de contrôle lors de la prise de contact qui a eu lieu sur cette roue dont l'axe était défectueux. Ensuite, le mouvement de renvoi sur la roue gauche et de nouveau sur la roue droite a surpris le pilote qui n'a pu corriger le mouvement de désaxe sur la gauche.

De ce fait, l'autogire a basculé sur la droite selon le principe du tricycle au moment où la roue de proue a pris contact avec la piste.

Berne 5 juillet 2021

Service suisse d'enquête de sécurité

⁴ QNH: pression réduite au niveau de la mer, calculée selon l'atmosphère standard de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)