

ACCIDENT

16 novembre 2004 - avion immatriculé F-GNNY

| | |
|---------------------------|---|
| Evénement : | sortie longitudinale de piste à l'atterrissage. |
| Cause identifiée : | décision d'utiliser une piste inadaptée pour réaliser des posés-décollés. |
| Cause probable : | stress. |

| | |
|-------------------------------------|--|
| Conséquences et dommages : | aéronef légèrement endommagé. |
| Aéronef : | avion Robin DR 400-120. |
| Date et heure : | mardi 16 novembre 2004 à 10 h 35. |
| Exploitant : | club. |
| Lieu : | AD Chavenay (78), piste 28 non revêtue, 700 m x 80 m. |
| Nature du vol : | local. |
| Personnes à bord : | pilote. |
| Titres et expérience : | pilote, 68 ans, PPL de 1987, 390 heures de vol, en majorité sur type, dont une dans les trois mois précédents. |
| Conditions météorologiques : | observées à Trappes, situé à 8,5 km au sud du site de l'accident : <ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> à 10 h 00 : vent 260° / 6 à 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 5 700 pieds, température 8 °C, humidité relative 92 %, QNH 1030 hPa ;<input type="checkbox"/> à 11 h 00 : vent 270° / 6 à 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 900 pieds, BKN à 4 700 pieds, température 9 °C, humidité relative 90 %, QNH 1030 hPa. |

CIRCONSTANCES

Le pilote se rend au club pour y rejoindre un ami, également pilote, avec lequel il entreprend d'habitude ses vols. Ils ont planifié une séance de circuits d'aérodrome avec posés-décollés. L'ami a un empêchement et le pilote décide tout de même d'entreprendre le vol prévu.

Il prend connaissance de l'information ATIS « A » de 10 h 00. Celle-ci indique, notamment, que la piste est grasse et très glissante et que le vent est du 270° pour dix nœuds.

Le pilote explique qu'alors qu'il se trouve en vent arrière, il est rapidement déstabilisé par la présence de nuages. Il fait part au contrôleur de son intention de « procéder à un atterrissage complet ». Sa vitesse est élevée lors de la finale. Après le touché des roues, le freinage est inefficace. Arrivé à mi-piste il réalise qu'il n'a pas totalement réduit la puissance. Il freine à nouveau, mais l'avion décélère peu sur l'herbe glissante. Le DR 400 sort longitudinalement de la piste et termine sa course au-delà de la clôture d'enceinte de l'aérodrome, à quelques mètres de l'extrémité de piste.

La distance disponible à l'atterrissage en piste 28 est de 570 mètres. Dans les conditions du jour, le manuel de vol indique une distance d'atterrissage d'environ 450 mètres, sans freinage, sur une piste « en herbe sèche », en configuration atterrissage et à la masse de 700 kg. La distance indiquée pour le décollage est d'environ 600 mètres. Elle correspond au passage des cinquante pieds avec un avion neuf dont les performances sont optimales. Aucun facteur correctif n'est mentionné pour tenir compte de l'état de la piste. Le pilote précise qu'il ne connaissait pas ces valeurs.

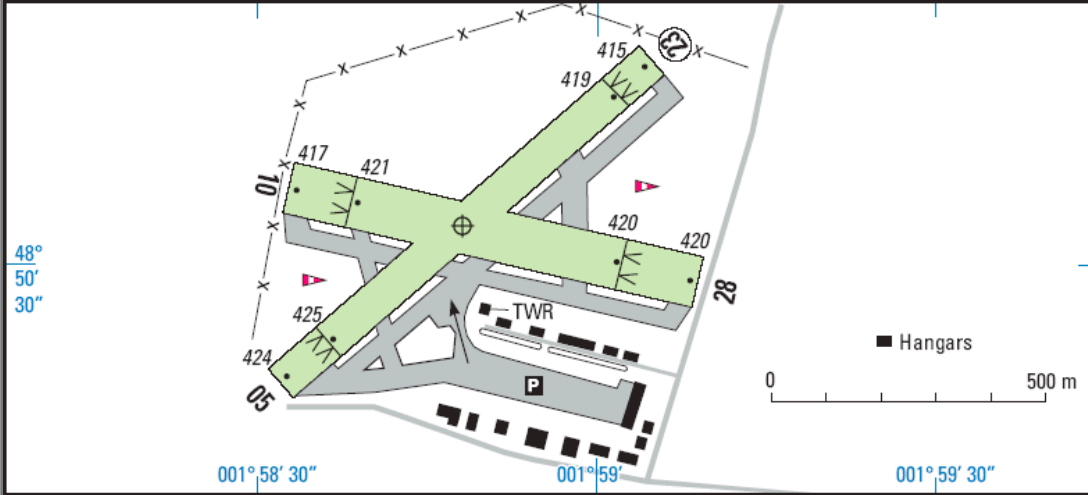
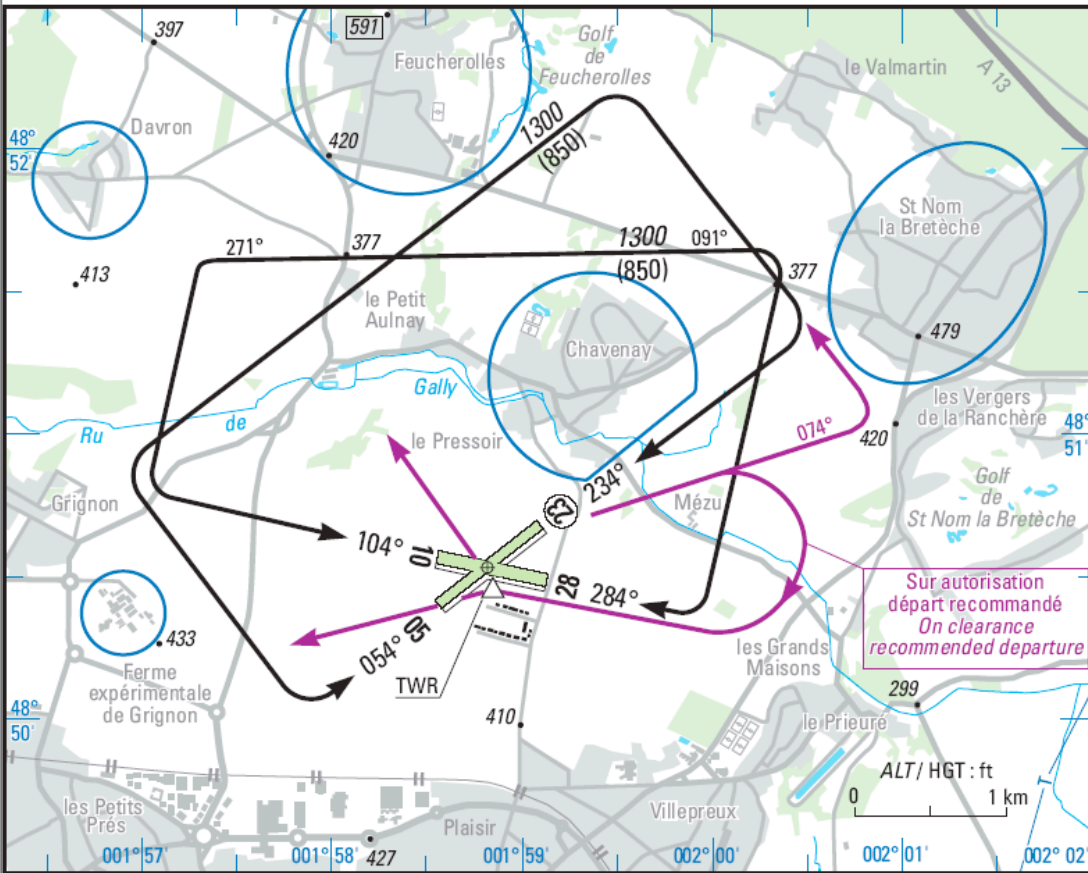
Le pilote avait pris l'habitude, lors des posés-décollés, de conserver de la puissance et une vitesse supérieure à celle recommandée pour atterrir, afin de s'adapter aux faibles longueurs de pistes de l'aérodrome de Chavenay.

Le pilote avait effectué un seul atterrissage dans les trois mois précédents, plusieurs semaines auparavant. Le fait de voler seul étant inhabituel et la gêne occasionnée par la présence des nuages ont pu générer en lui un stress important.

CHAVENAY VILLEPREUX
AD2 LFPX ATT 01

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

28 OCT 04



| RWY | QFU | Dimensions <i>Dimension</i> | Nature <i>Surface</i> | Résistance <i>Strength</i> | TODA | ASDA | LDA |
|-----|-----|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|------|------|-----|
| 05 | 054 | 820 x 60 | Non revêtue <i>Unpaved</i> | - | 790 | 820 | 720 |
| 23 | 234 | | | | 790 | 820 | 720 |
| 10 | 104 | 700 x 80 | Non revêtue <i>Unpaved</i> | - | 670 | 700 | 590 |
| 28 | 284 | | | | 670 | 700 | 570 |

Aides lumineuses : NIL

Lighting aids : NIL