

Accident du Piper PA-32R-301T « Saratoga II TC »
immatriculé **N4167S**
survenu le 24 août 2015
à Toussus-le-Noble (78)

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné ; pour obtenir l'heure locale il faut ajouter deux heures.

Heure	Vers 12 h 00 UTC ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale, vol de voyage
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

Sortie latérale de piste lors du roulement à l'atterrissage, par vent traversier, sur piste mouillée

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Biarritz Pays Basque (64) vers 09 h 25 en direction de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, en auto-information au moment de l'évènement.

À destination, le pilote estime, par observation de la manche à air, un vent d'environ 25 kt, de plein travers. Il s'intègre en étape de base pour un atterrissage en piste 07L⁽²⁾. L'approche est turbulente et la piste est mouillée.

Le pilote atterrit avec le premier cran de volet. Il indique que le touché des roues s'effectue à environ 100 kt et au niveau du point cible, soit environ 300 mètres après le seuil de la piste 07L. Lors du roulement, le pilote constate que le freinage est peu efficace et sent l'avion déraper.

L'avion sort de piste par la gauche, à environ 1 050 mètres du seuil de la piste 07L.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 43 ans et titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis 2011, avait réussi l'examen théorique en vue de la qualification américaine de vol aux instruments en juillet 2015.

Il est propriétaire de l'avion depuis juin 2014.

Il totalisait environ 460 heures de vol dont 150 avec le N4167S. Il avait volé environ deux heures la veille avec cet avion.

⁽²⁾QFU 072 ; distance disponible pour l'atterrissage (LDA) : 1 100 m.

2.2 Témoignages

Le pilote indique que le samedi 22 août, avant-veille de l'accident, il avait réalisé un vol entre les aérodromes de Toussus-le-Noble et de Montpellier Candillargues (34), suivi le lendemain d'un vol entre les aérodromes de Montpellier Candillargues et de Biarritz Pays Basque (64).

Il explique que lors de la préparation du vol, il s'est informé des conditions météorologiques en utilisant sa tablette et une application dédiée. Il disposait des cartes WINTEM et TEMSI valides à 9 heures. Le pilote a alors estimé que les conditions étaient variables avec un plafond bas et de la pluie. Il ajoute qu'il a utilisé sa tablette en vol pour s'informer du METAR de l'aérodrome de Toussus-le-Noble émis à 11 h 30.

Il précise que l'approche était turbulente. Il a sorti uniquement le premier cran de volet afin de diminuer l'effet du vent traversier sur la trajectoire de l'avion. Le pilote a atterri dans cette configuration et ajoute qu'au moment de l'atterrissage, la piste était « trempée ».

En bout de piste, afin d'éviter de heurter des obstacles situés dans l'axe et ne pensant pas possible de tourner à droite, vers le taxiway E, le pilote tourne à gauche vers la bande aménagée.

2.3 Renseignements météorologiques

2.3.1 Informations à la disposition du pilote

Les messages de prévisions (TAF) de l'aérodrome de Toussus le Noble indiquent :

- Message émis à 05 h et valide de 06 h à 15 h :
17015G25KT CAVOK TEMPO 2406/2408 5000 RA BKN011 BKN018TCU TEMPO 2408/2415 19020G30KT 4000 SHRA BKN018TCU PROB40 TEMPO 2406/2415 22025G40KT 2000 TSRA BKN010 BKN016CB
- Message amendé à 07 h 18 et valide de 06 h à 15 h :
17015G25KT CAVOK TEMPO 2407/2408 5000 RA BKN006 BKN018TCU TEMPO 2408/2415 19020G30KT 4000 SHRA BKN018TCU PROB40 TEMPO 2407/2415 22025G40KT 2000 TSRA BKN010 BKN016CB
- Message émis à 08 h et valide de 09 h à 18 h :
15010KT 9999 SCT012 BKN020 TEMPO 2409/2418 19020G30KT 4000 SHRA BKN012 BKN018TCU PROB40 TEMPO 2409/2418 22025G40KT 2000 TSRA BKN009 BKN016CB

Les messages d'observations (METAR) de l'aérodrome de Toussus-le-Noble indiquent :

- Message émis à 11 h :
18018G28KT 8000 –RA SCT010 BKN014 BKN023 TCU 16/14 Q0997
- Message émis à 11 h 30 :
18019G29KT 140V200 9999 FEW010 BKN018 OVC023 TCU 16/14 Q0997

2.3.2 Informations relatives aux conditions à l'arrivée

Les cartes TEMSI France et WITEM valides à 12 h indiquent pour la zone incluant l'aérodrome de Toussus-le-Noble :

- ❑ une couche de stratus, localement fragmentée, dont la base est entre 500 ft et 1 500 ft et le sommet entre 1 500 ft et 2 000 ft ;
- ❑ une couche de cumulus et stratocumulus, fragmentée localement épars, dont la base est entre 1 500 ft et 3 000 ft et le sommet entre 8 000 ft et 13 000 ft ;
- ❑ une couche de cumulonimbus, isolés localement noyés dans la masse nuageuse, dont la base est à 2 500 ft et le sommet au-dessus de 15 000 ft ;
- ❑ une visibilité horizontale inférieure à 8 km, localement réduite entre 5 km et 8 km et entre 1,5 km et 5 km sous averses ;
- ❑ un vent de secteur sud pour 30 kt à 35 kt au FL20 et 40 kt à 45 kt au FL50.

Météo France indique qu'il a plu pendant 28 minutes dans l'heure avant l'évènement. Au moment de l'atterrissage du N4167S, entre 11 h 58 et 12 h 02, le vent variait du 180 au 200 pour 33 à 37 kt.

2.4 Renseignements sur l'aéronef

Le manuel de vol indique que la composante maximale démontrée de vent traversier est de 17 kt.

3 - CONCLUSION

Une prise en compte insuffisante des conditions météorologiques et de leurs effets, dès la préparation du vol, ainsi qu'une probable méconnaissance des performances à l'atterrissage de l'avion dans les conditions du jour ont contribué à un atterrissage long et avec une vitesse de roulement élevée. Craignant une collision avec des obstacles en bout de piste, le pilote a décidé de sortir latéralement de piste en fin de roulement.