

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BUNM

Événement :	sortie longitudinale de piste à l'atterrissage.
Causes probables :	non décision de remettre les gaz due à une attente de confirmation extérieure du projet d'action.

Conséquences et dommages :	train avant, hélice et clôture endommagés.
Aéronef :	avion SOCATA MS 880 B "Rallye".
Date et heure :	dimanche 20 avril 2003 à 18 h 55.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Chelles (77), piste 04 non revêtue, longueur : 600 m, TODA : 600 m, LDA : 512 m.
Nature du vol :	solo.
Personnes à bord :	pilote stagiaire seul à bord.
Titres et expérience :	-pilote stagiaire, 39 ans, 14 h 10 de vol en double commande, toutes sur type , 12 h 30 dans les trois mois précédents dont 1 h 20 comme pilote stagiaire seul à bord -instructeur, 73 ans, PPL de 1953, 19 000 heures de vol dont environ 15 000 en instruction, 1 500 sur type et 100 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 100° / 08 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 000 pieds, OVC à 8 000 pieds, température 14 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1 005 hPa.

Circonstances

L'élève et l'instructeur effectuent trois circuits de piste et trois atterrissages dont un posé-décollé sans problème. Puis, seul à bord, le pilote stagiaire décolle pour une série de trois atterrissages sur la piste légèrement humide en raison d'une récente averse de pluie. L'instructeur explique que le premier atterrissage de l'élève se déroule normalement. Lors de la seconde présentation après une approche finale "correcte" avec une vitesse semblant importante, la phase de décélération après l'arrondi est longue. A la radio, il ordonne à l'élève de remettre les gaz en lui demandant de prévoir le prochain atterrissage sur le premier tiers de la piste en corrigeant la vitesse d'approche. L'instructeur ajoute que pour le troisième atterrissage, la pente de l'approche finale est correcte mais que le point d'aboutissement lui semble trop décalé vers l'extrémité de la piste 04. Il ordonne la remise des gaz mais l'émetteur radio ne fonctionne plus.

L'élève indique que lors du troisième atterrissage, la vitesse de l'avion est légèrement supérieure à 120 km / h en finale, les becs sont en position "sortie automatique", les volets sortis de dix degrés.

(suite page suivante)

Les roues touchent le sol environ 150 mètres avant l'extrémité de la piste. Le pilote ne parvient pas à arrêter l'avion qui termine sa course à vitesse réduite dans l'axe de piste contre le grillage de la clôture.

L'élève explique qu'il a pensé remettre les gaz mais, n'entendant pas de consigne de la part de son instructeur, a décidé d'atterrir.

L'instructeur ajoute que le stagiaire avait réalisé les trois atterrissages en double commande avec les volets sortis à 10 degrés, les becs en position "sortie automatique" et une vitesse en finale de 120 km/h. Il avait atterri sur le premier tiers de la piste.

Il précise qu'il enseigne aux élèves au début de leur formation, d'effectuer une approche avec les becs non sortis (ils sortent alors automatiquement lors de l'arrondi) et d'atterrir avec les volets sortis à 30 degrés. Puis, très rapidement, il leur demande d'atterrir avec les volets sur 10 degrés car l'avion est plus facile à contrôler à l'arrondi.

Le manuel de vol spécifie de sortir les volets à la demande pour l'atterrissage et, par vent de travers, de positionner les volets au braquage minimum possible en fonction de l'aérodrome. La vitesse à adopter en finale est de 110 km/h.

La distance d'atterrissage, indiquée dans le manuel de vol, avec les volets sortis à 30 degrés, une vitesse de 100 km / h et une masse de 770 kg est de 260 mètres.