

ACCIDENT

22 mars 2009 - avion immatriculé F-GJDH

Evénement :	décrochage lors d'une remise de gaz, collision avec des arbres et incendie.
Cause identifiée :	décision tardive de remettre les gaz.

Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	avion Piper PA 28-151 « Warrior ».
Date et heure :	dimanche 22 mars 2009 à 14 h 35.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Saint-Cyr-l'Ecole (78), piste 11 L non revêtue, 890 m x 100 m, LDA : 615 m*, TODA : 890 m*.
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 35 ans, PPL (A) de 2006, 161 heures de vol dont 14 heures 50 sur type, 33 minutes et un atterrissage dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	à 14 h 00 AD Toussus-le-Noble (78) situé à 4 NM au sud-est du lieu de l'accident : vent 360° / 11 kt, OVC à 1 500 pieds, visibilité 8 km, température 8 °C, température du point de rosée 4 °C, QNH 1031 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de la piste non-revêtue 29 L de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole vers 13 h 50 pour un vol touristique, en direction du nord-ouest. Lors du retour, il annonce en auto-information sur la fréquence de l'aérodrome son intention de s'intégrer dans le circuit en effectuant une approche semi-directe main droite pour la piste 11. Un pilote intervient sur la fréquence et dit au pilote du F-GJDH : « Négatif DH, on est en auto-info donc tu passes par la verticale ». Le pilote du F-GJDH informe qu'il se reporte à la verticale de l'aérodrome pour s'intégrer en vent arrière de la piste 11 (les pistes 11

*Le jour de l'accident ces valeurs étaient définies par le NOTAM LFFA-D7863/08.

sont utilisées par les aéronefs présents dans le circuit d'aérodrome). Le pilote du F-GJDH s'annonce en étape de base piste 11. Le pilote d'un hélicoptère indique son intention de décoller sur la piste 11 R. Il demande si les pilotes des aéronefs présents dans le circuit souhaitent continuer à utiliser les pistes 11 car le vent est traversier avec une composante arrière. Le pilote du F-GJDH annonce son intention d'atterrir en 11 L.

Il explique qu'en finale, volets sortis sur le deuxième cran et réchauffage du carburateur activé, il choisit le seuil de piste décalé comme point d'aboutissement. Après avoir survolé le seuil décalé, il estime qu'il est au-dessus du plan de descente et remet les gaz. Il désactive le réchauffage du carburateur et rentre les volets d'un cran. Il réalise un palier d'accélération. Il éprouve des difficultés à maintenir les ailes horizontales. Il précise que le moteur ne délivre pas toute sa puissance. Il prend une forte assiette à cabrer pour éviter les arbres situés à environ deux cents mètres de la fin de piste. L'avion heurte les arbres, s'immobilise puis prend feu.

L'examen de l'épave montre que les volets sont sortis au premier cran. Lors des essais sur banc, le moteur est en mesure de délivrer sa puissance nominale. La masse de l'avion était proche de la masse maximale au décollage.

Les passagers indiquent que l'avion a touché la piste et qu'ensuite le pilote a remis les gaz. Ils n'ont pas entendu l'alarme de décrochage.

Deux pilotes, témoins au sol, précisent que l'avion a touché au-delà de la mi-piste. D'autres ajoutent que lors du palier d'accélération l'assiette de l'avion a d'abord été importante, elle a ensuite diminué et de nouveau augmenté. L'avion s'est incliné à droite et a décroché.

Le pilote indique qu'il a dû changer de stratégie à deux reprises en raison du trafic. Lors de l'approche de l'aérodrome, il souhaitait atterrir en piste 29. Lors de la branche vent arrière, il envisageait d'utiliser la piste 11 R plus longue de 100 m que la piste 11 L et sur laquelle il était habitué à atterrir.

Selon les informations portées sur le carnet de vol du pilote, ce dernier effectuait son premier vol comme commandant de bord sur Piper PA 28-151. Il avait piloté des PA 28 plus puissants.

Le pilote ne se souvient plus des derniers instants avant la collision.

ATTERRISSAGE A VUE
Visual landing

08 MAY 08

Visual landing



Position de l'épave

32