

**Remise de gaz interrompue, sortie latérale de piste intentionnelle,
collision avec un obstacle, en instruction solo**

Aéronef	Avion Piper PA 28 immatriculé F-GIBX
Date et heure	Vendredi 8 juillet 2011 à 16 h 08 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	AD Pérourges Meximieux (01)
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Dans le cadre d'une formation pour l'obtention d'une licence de PPL(A), le pilote effectue un retour de navigation entre l'aérodrome du Puy (43) et celui de Pérourges Meximieux où il a l'habitude de voler. Après deux heures de vol, il s'intègre dans le circuit de Pérourges et se présente en finale pour la piste 35 non revêtue, déjà utilisée par d'autres pilotes. Il indique que la vitesse est de 65 kt et que les volets sont entièrement sortis.

Un témoin observe que l'avion est haut sur le plan d'approche et que le pilote atterrit environ 280 mètres après le seuil de piste décalé. Peu après, l'avion tourne de 180° en dérapant, sort de piste et heurte le mât de la manche à air avec l'aile gauche.

Le pilote explique qu'à l'atterrissage, il a débuté une remise de gaz puis l'a interrompue car il a craint d'entrer en collision avec les obstacles présents dans l'axe. Il a freiné énergiquement et décidé de sortir volontairement de piste en agissant sur le palonnier droit.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du secteur nord/nord-est entre 0 et 5 kt, CAVOK, température 24 °C, QHN 1014 hPa.

L'aérodrome ne dispose pas de service AFIS et les communications radio se font en auto-information sur la fréquence 123.5 MHz. La distance d'atterrissage utilisable en piste 35 est de 570 mètres. Le pilote disposait donc d'environ 290 mètres après le touché des roues.

Les courbes du manuel de vol du PA28 indiquent que les distances d'atterrissage varient entre 200 et 340 mètres en fonction de la masse de l'avion, de l'altitude et de la température. Ces courbes sont établies par un pilote d'essais sur un avion neuf. Ce jour-là, la distance théorique était de 240 mètres.

Le pilote, 61 ans, détient un brevet de base de juin 2010. Il totalisait 110 heures de vol dont 30 en solo, 15 heures dans les trois mois précédents et aucune dans les vingt-quatre heures précédentes.

CONCLUSION

L'accident résulte de la décision tardive du pilote de remettre les gaz à l'issue d'une approche non stabilisée. Cette décision s'est finalement avérée inappropriée et l'a conduit à vouloir stopper l'avion en sortant de piste.