

Heurt avec des arbres lors de l'approche finale

| | |
|----------------------|--|
| Aéronef | Avion SOCATA TB20 immatriculé F-GENS |
| Date et heure | Lundi 17 octobre 2011 à 14 h 51 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Club |
| Lieu | Approche finale pour la piste 08 revêtue de l'aérodrome de Lognes (77) |
| Conséquences | Aucune |

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, seul à bord, décolle de l'aérodrome de Lognes vers 14 h 00 pour un vol local au cours duquel il réalise plusieurs circuits d'aérodrome à Coulommiers (77). De retour à Lognes, il s'intègre en début de vent arrière pour un atterrissage sur la piste 08 revêtue. Plusieurs aéronefs le précèdent dans le circuit d'aérodrome. Au cours de l'approche finale, l'avion heurte la cime d'arbres du Bois de Célie, dont la lisière se situe à 650 mètres du seuil de piste. Le pilote annonce qu'il interrompt l'approche. Des témoins indiquent sur la fréquence avoir vu l'avion toucher la cime des arbres. Au court du circuit d'aérodrome suivant, un instructeur à bord d'un autre aéronef suggère au pilote du F-GENS d'atterrir sur la piste 08 non revêtue. Ce dernier atterrit sur cette piste sans autre incident.

Le pilote explique que dans le circuit d'aérodrome, il a d'abord conservé une vitesse de 95 kt. Toutefois, compte tenu de la présence d'un aéronef devant lui, il a élargi le circuit en prenant le cap 180° en étape de base⁽²⁾ puis, immédiatement après le dernier virage il a réduit sa vitesse à 85 kt et sorti les volets en position atterrissage. Il précise qu'il a entrepris le dernier virage 200 ft trop bas. Lors de l'approche finale, il a porté son attention alternativement sur sa vitesse et sur la position de l'aéronef le précédant et a envisagé une interruption de l'approche compte tenu de la proximité avec ce dernier. Il n'a pas vu les arbres dont il a heurté la cime.

L'aérodrome de Lognes était utilisé en auto-information le jour de l'incident. Le QFU 08 est préférentiel dans ces circonstances. Contrairement à la piste 26 revêtue, le QFU 08 ne dispose pas de PAPI. Un relevé des obstacles a été réalisé par l'autorité de surveillance le 30 juin 2009 : aucun obstacle n'a été répertorié à proximité de la trouée d'atterrissage de la piste 08 revêtue.

Le pilote du F-GENS s'est annoncé en finale à 14 h 50 min 52, soit 7 secondes après qu'un premier pilote s'est annoncé en courte finale et 2 secondes après que le pilote de l'avion immédiatement devant, un PA28, s'est également annoncé en finale. Selon les manuels de vol, le TB20 a une vitesse de 10 kt supérieure au PA28 en approche.

L'expérience du pilote est de 170 heures de vol au total, dont 90 en qualité de commandant de bord et 40 sur type. Il a effectué 12 heures de vol sur type au cours des trois mois précédents.

CONCLUSION

L'incident résulte de la focalisation de l'attention du pilote sur sa position par rapport à l'avion le précédant dans le circuit au dépend de la gestion de son plan de descente et de l'observation des obstacles éventuels au sol.

⁽²⁾La trajectoire publiée indique pour la branche correspondant à l'étape de base 08 une route magnétique de l'ordre de 160°.