

Collision avec une clôture à proximité de l'extrémité de piste lors d'un posé-décollé, en instruction

Aéronef	Avion Piper PA 28-161 immatriculé F-GGFX
Date et heure	10 Avril 2013 à 18 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Chavenay-Villepreux (78)
Nature du vol	Vol local, en instruction
Personnes à bord	Pilote et instructeur
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

⁽²⁾Piste non revêtue de 825 x 60 m.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote et l'instructeur réalisent un vol local de maintien de compétences. Le pilote se présente à la verticale de l'aérodrome pour un exercice de panne moteur. Il atterrit en piste 23⁽²⁾ ; lors du roulement, il remet les gaz. L'avion heurte le bas de la clôture d'emprise de l'aérodrome située immédiatement après l'extrémité de la piste. L'avion termine sa course 90 m après le grillage.

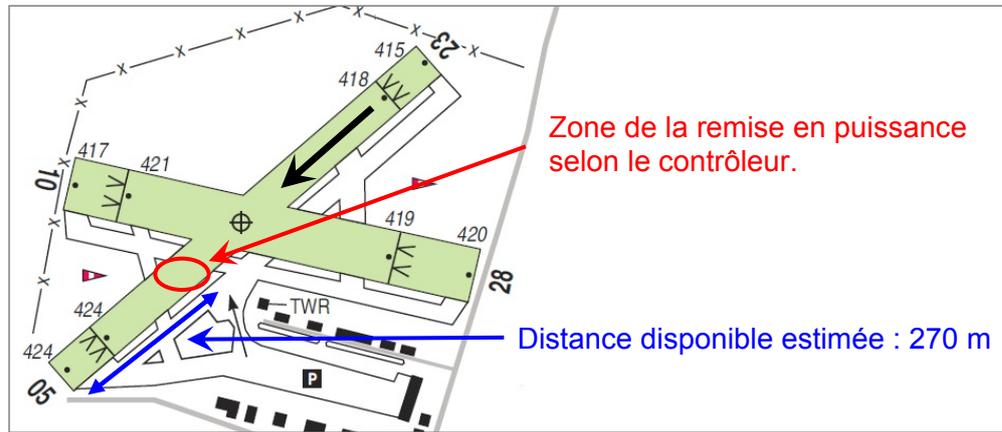
2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Témoignages

L'instructeur explique que lors du retour vers le terrain, il prévoit de réaliser un exercice de panne moteur, suivi d'un circuit d'aérodrome. Lors du roulement à l'atterrissage, il demande au pilote d'exécuter un nouveau circuit d'aérodrome. Après la remise en puissance, il aperçoit la clôture et pense pouvoir l'éviter.

Le pilote explique qu'à l'atterrissage, l'arrondi est long et qu'il pensait réaliser un atterrissage « complet ». Lors du roulement, il est surpris de la demande de l'instructeur d'exécuter un posé-décollé pour réaliser un autre circuit d'aérodrome.

Le contrôleur explique que lorsque le pilote débute l'exercice de panne, il l'autorise à une « option », c'est-à-dire qu'il laisse le choix au pilote entre le posé-décollé et l'atterrissage. Il ajoute que lors du roulement à l'atterrissage, l'avion décélère fortement, le laissant à penser qu'il s'agit d'un « complet ». Il précise qu'il entend la remise en puissance de l'avion après que celui-ci eut passé la croisée des pistes.



Extrait de la carte d'aérodrome

2.2 Renseignements sur l'aérodrome

En août 2012, l'aérodrome de Chavenay a été contrôlé par la DSAC. Cet audit a notamment mis en évidence que la clôture d'emprise de l'aérodrome, non frangible, perce la trouée de décollage au QFU 23 et mentionne dans sa conclusion qu'une « prise en compte des clôtures dans les distances déclarées est nécessaire en vue d'une meilleure protection des trouées au décollage ».

En réponse à cet audit, le gestionnaire de l'aérodrome a proposé, à titre de mesures conservatoires immédiates, d'indiquer la présence et la hauteur de la clôture d'emprise dans l'information aéronautique. Dans un deuxième temps il a proposé de faire figurer dans l'information aéronautique permanente, de « maintenir l'axe de piste au décollage » pour les QFU 05 et 23.

En mars 2013, la DSAC Nord rend la décision d'homologation de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux, qui est notamment assortie des conditions particulières suivantes :

- pour les décollages aux QFU 05 et 23, de faire figurer dans l'information aéronautique (NOTAM puis carte VAC) : « maintenir l'axe de piste au décollage » ;
- de faire figurer la hauteur de la clôture (1,20 m) dans l'information aéronautique (NOTAM puis carte VAC).

Le 11 avril 2013 un premier NOTAM modifiant les distances déclarées de la piste 10-28 est publié.

Le 4 septembre 2013, les conditions particulières précitées ont été publiées par NOTAM. Ces informations ne figuraient pas dans la documentation aéronautique en vigueur le jour de l'accident⁽³⁾.

⁽³⁾VAC du 5 avril 2012.

2.3 Autres renseignements

L'information diffusée par l'ATIS présentait un vent du 170 pour 8 kt. Le message précisait que les pistes étaient « humides et glissantes » et signalait des « dégradations sur la piste 05-23 ». En effet, les précipitations des jours précédents avaient rendu le terrain meuble.

⁽⁴⁾Conditions ISA ;
altitude aérodrome
424 ft ; masse à
l'atterrissage 985 kg ;
vent de face : 4 kt ;
LDA piste 23 : 727 m.

L'avion est équipé d'un moteur Thielert TAE 125-01 de 135 cv. Les performances, calculées à partir du manuel de vol, dans les conditions estimées du jour⁽⁴⁾, étaient compatibles avec les distances d'atterrissage et de décollage.

Le pilote totalisait environ 500 heures de vol. Il n'avait pas volé depuis trois mois.

L'instructeur totalisait plus de 26 000 heures de vol sur avion et environ 300 heures sur PA 28 dont 6 heures dans les trois mois précédents et 4 heures 30 dans les dernières 24 heures.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lorsqu'ils débutent l'exercice de panne moteur, l'instructeur et le pilote n'ont pas de plan d'action commun à l'issue de l'atterrissage.

L'arrondi qualifié de long et la surprise de devoir reconfigurer l'avion pour réaliser le posé-décollé demandé par l'instructeur, n'ont pas permis au pilote de disposer de la distance de décollage suffisante pour éviter un obstacle non frangible situé dans la trouée de décollage.

L'état de la piste a probablement contribué à dégrader davantage les performances de l'avion.