

INCIDENT

24 mars 2006 - avion immatriculé F-GLAI

Evénement :	sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> appréciation erronée des conditions du jour, <input type="checkbox"/> obstination à poursuivre le vol et l'atterrissage.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion SOCATA TB 9 « Tampico ».

Date et heure : vendredi 24 mars 2006 à 18 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Lognes (77), piste 26 revêtue, 700 m x 20 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 42 ans, PPL de juin 2005, 140 heures de vol dont 18 heures 30 sur type, 9 heures 45 dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : sur le site de l'incident : vent calme, visibilité 2 000 m, SCT Cu à 1 800 pieds, BKN Sc à 1 800 pieds, FEW Cb 2 200 pieds, averses de pluie, température 14 °C, QNH 997 hPa, début de la nuit aéronautique à 19 h 39.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Lognes à 13 h 15 à destination de Merville (59), où l'avion doit bénéficier d'une visite programmée. Il prend connaissance des conditions météorologiques avant son départ et décolle pour Lognes à 16 h 45.

Il explique que sur le trajet retour, il contourne des averses, notamment au niveau de la ville de Meaux (77). Il sait à ce moment qu'il peut se dérouter vers Coulommiers (77), distant d'une dizaine de nautiques. Lorsqu'il s'enquiert des conditions météorologiques à Lognes le contrôleur lui répond qu'« il y a deux kilomètres de visibilité et que le terrain est ouvert ». Le pilote se trouve à 1 200 pieds, gêné par la pluie. Il estime la visibilité à trois mille mètres, et distingue de la brume. Il passe au nord de la ville de Ferrières (77) distante d'environ trois nautiques de l'aérodrome de Lognes. Il indique au contrôleur qu'il voit le PAPI et accepte de s'intégrer directement en finale pour la piste 26 revêtue de Lognes. Le contrôleur l'autorise à atterrir, le vent est calme.

Le pilote précise qu'il sort complètement les volets et conserve une vitesse de soixante-dix nœuds. Pensant rencontrer des turbulences lors du survol des hangars proches du seuil de la piste 26, il choisit un plan de descente matérialisé par trois lumières blanches au PAPI. Il constate que sa hauteur est trop importante lorsqu'il a passé les hangars et augmente l'assiette à piquer pour atterrir. L'avion touche la piste mouillée à une centaine de mètres après le seuil, légèrement à gauche de l'axe. Le pilote a la sensation de subir un phénomène d'hydroplanage. Il augmente la puissance du moteur afin d'effectuer un nouvel arrondi. L'avion décolle. Lors du second touché, par le travers de la tour de contrôle soit à environ 600 mètres du seuil de la piste 26, il a l'impression de ne pas contrôler l'avion et décide de ne plus freiner. A une centaine de mètres de l'extrémité de la piste sa vitesse est de quarante nœuds. L'avion sort de la piste et poursuit sa course dans l'herbe sur une centaine de mètres et s'immobilise.

La distance utilisée pour arrêter l'avion correspond à des performances normales compte tenu des conditions d'atterrissage, du fait que le pilote n'a pas freiné pendant une centaine de mètres et que l'avion a terminé sa course sur un sol herbeux et détrempe.

Une des consignes particulières relatives à la carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome de Lognes mentionne un risque de turbulences en finale 26 par vent de secteur ouest à sud-ouest due à la présence des hangars. Il est vraisemblable que les conditions météorologiques à destination ont perturbé le pilote. Familier de la plate-forme, il a décidé de terminer le vol prévu lorsque le contrôleur lui a indiqué que l'aérodrome demeurait ouvert. Dans la situation incertaine à laquelle il a été confronté sans mobiliser de ressources d'analyse particulières, le pilote a ressenti le besoin de s'entourer de précautions inadaptées, ce qui l'a amené à conduire une approche sur un plan trop important et à ne pas interrompre l'atterrissage.

Après le second arrondi, il pensait se trouver dans une situation nominale d'atterrissage. Il a été surpris par le touché à proximité de l'extrémité de la piste et le comportement de l'avion lors du roulement.