

## INCIDENT

12 septembre 2006 - avion immatriculé F-GOAP

<b>Événement :</b>	sortie latérale de piste lors de l'atterrissage, collision avec le PAPI.
<b>Cause identifiée :</b>	prise en compte insuffisante des limitations liées à l'infrastructure et aux performances de l'avion.

**Conséquences et dommages :** aéronef légèrement endommagé, un projecteur du PAPI détruit.

**Aéronef :** avion Cessna 172 R.

**Date et heure :** mardi 12 septembre 2006 à 13 h 00.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Fontenay-Trésigny (77), piste 30 revêtue 700 m x 18 m, LDA : 535 m.

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 2, dont un enfant âgé de deux ans.

**Titres et expérience :** pilote, 33 ans, PPL de 2003, 140 heures de vol dont 45 en tant que commandant de bord, 10 sur type et 4 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'incident : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, température 26 °C, température du point de rosée 15 °C, QNH 1016 hPa, vent à 2 000 pieds : 170° / 5 kt.

## CIRCONSTANCES

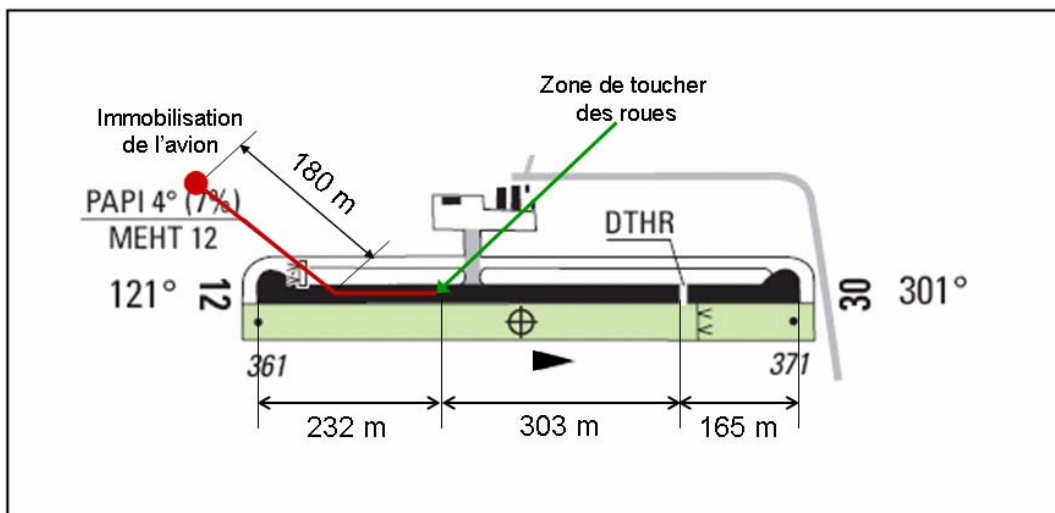
Accompagné de deux membres de sa famille, le pilote décolle de Lognes pour un vol VFR à destination de Fontenay-Trésigny. Il s'agit du premier vol de l'enfant.

Le pilote approche de la verticale des installations de Fontenay-Trésigny avec l'intention d'utiliser la piste 12. C'est alors qu'il entend sur la fréquence d'auto-information un pilote d'ULM annoncer qu'il « décolle en piste 12 à contre QFU » et conseiller d'atterrir en piste 30. A la suite de ce message, le pilote de l'avion décide d'utiliser la piste 30 sans porter d'attention à la manche à air. Il rejoint la branche vent arrière pour atterrir en piste 30 dont le seuil est décalé (voir carte page suivante).

Le pilote explique qu'en finale, à une vitesse de 60 kt et les volets braqués à 20°, il se positionne dans un plan évalué à 5 % avec comme point d'aboutissement les marques du seuil décalé. Lors de l'arrondi, l'avion survole longuement la piste avant que les roues ne touchent le sol. Voyant qu'il se rapproche rapidement du seuil de piste opposé, le pilote freine énergiquement. Il perd alors le contrôle de l'avion qui sort latéralement de la piste par la droite. L'avion heurte un projecteur du PAPI et un cône de signalisation avant de s'immobiliser. Les traces laissées sur la piste montrent que le touché des roues s'est produit à 232 m de l'extrémité de la piste.

Pour un atterrissage sur piste courte, le manuel de vol recommande une approche à 61 kt avec les volets braqués à 30°. Dans cette configuration, à la masse maximale autorisée à l'atterrissage et à une température de 26 °C, le manuel de vol indique une distance de roulement à l'atterrissage d'environ 180 m.

Le pilote ne peut pas expliquer pourquoi il a conservé les volets à 20°. Il indique que durant le survol de la piste il n'a jamais envisagé de remettre les gaz.



piste revêtue 700 m x 18 m