

ACCIDENT

25 octobre 2006 - avion immatriculé F-GBLJ

Événement :	sortie longitudinale de piste lors de l'atterrissage.
Cause identifiée:	estimation erronée de la situation météorologique.

Conséquences et dommages : deux blessés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Piper PA 28 -161 « Warrior 2 ».

Date et heure : mercredi 25 octobre 2006 à 18 h 45.

Exploitant : club.

Lieu : AD Dunkerque (59), piste 07 non revêtue, 670 m x 40 m.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur, 26 ans, CPL(A) de 2004, FI de janvier 2005, 1 168 heures de vol dont 125 heures sur type, 148 heures dans les trois mois précédents, 49 heures dans les trente jours précédents et 2 heures 45 dans les vingt-quatre heures précédents.
- pilote stagiaire, 18 ans, BB de septembre 2006, 50 heures de vol, aucune sur type.

Conditions météorologiques :

- relevées par la station météorologique la plus proche (sémaphore de Dunkerque), situé 2,5 km à l'ouest de l'AD, à 19 h 00 : vent 160° / 12 kt (24 kt dans l'heure précédente) 8/8 de nuages bas, température 13,5 °C, QNH 1001 hPa ;
- imagerie radar des précipitations (voir page suivante ;
- début de la nuit aéronautique : 19 h 11.

CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève décollent à 18 h 15 pour un vol d'initiation sur PA 28. Ils décident de monter vers 800 pieds et effectuent quelques évolutions avant de s'intégrer dans le circuit d'aérodrome. Les conditions météorologiques se dégradent avec l'arrivée d'un front. L'instructeur demande à l'élève de raccourcir le circuit. En fin de branche vent arrière, il reprend les commandes et configure l'avion pour l'atterrissage, adopte une vitesse de 80 nœuds et sort un cran de volets. En finale, la vitesse est de 65 kt et les volets sont positionnés sur le dernier cran. L'élève explique que la visibilité est très réduite sous l'averse de pluie et

qu'il est difficile de distinguer la piste. L'avion touche à mi-piste. L'instructeur estime que la longueur de piste restante ne lui permettra pas de s'arrêter. Sous les précipitations importantes et à l'approche de la nuit, l'instructeur préfère augmenter la puissance pour décoller à nouveau et atterrir dans le champ situé au-delà de la route bordant l'extrémité de piste. L'avion ne décolle pas, roule sur l'herbe mouillée et percute une buse de drainage située dans un fossé. Il traverse la route et termine sa course dans un autre fossé.

L'instructeur est salarié du club. Il avait programmé ce vol un peu plus tôt dans l'après-midi. Il est arrivé avec une demi-heure de retard après un vol sur Merville. Il indique qu'il avait estimé, que les conditions météorologiques permettaient de réaliser un vol local de courte durée.

La situation météorologique générale faisait état d'une situation relativement stable à l'avant d'un front peu actif. L'intensité des précipitations localisées dans la zone de l'aérodrome à l'heure de l'événement étaient susceptibles de réduire fortement la visibilité.

L'heure tardive et les conditions d'éclairement à l'arrivée du front n'ont vraisemblablement pas permis à l'instructeur d'évaluer l'évolution de la situation météorologique.

Au départ du vol, l'instructeur et l'élève ont embarqué sans aucune documentation aéronautique.



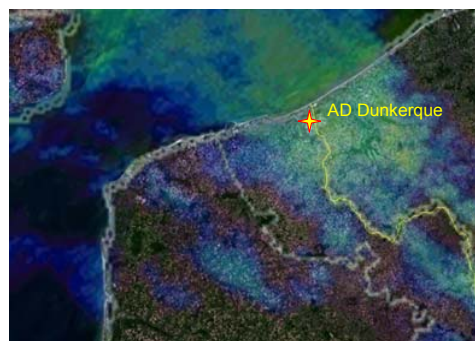
18 h 15 locales



18 h 30 locales



18 h 45 locales

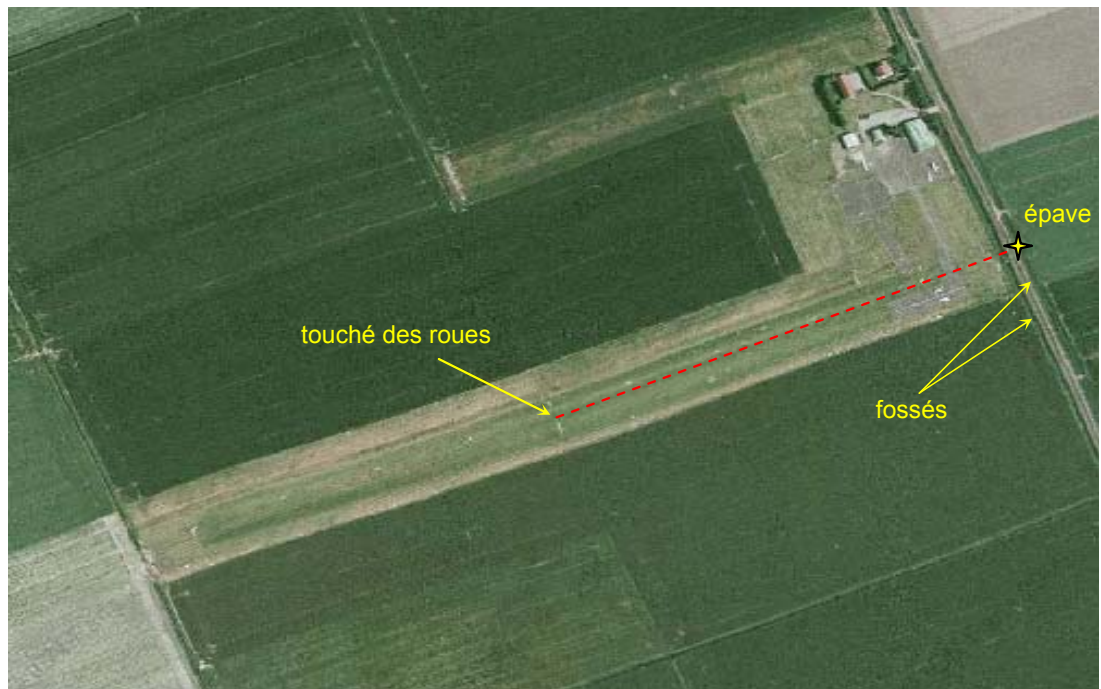


19 h 00 locales

Images radar montrant la pluviométrie toutes les 15 mn de 18 h 15 à 19 h 00 locales

La vitesse de déplacement du front est d'environ 30 nœuds.

Aérodrome de Dunkerque



Point de touché des roues et aboutissement de la trajectoire