

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé D-EBRW

Événement :	atterrissage train rentré.
Cause identifiée :	surcharge de travail entraînant des oublis d'actions et de vérifications.
Cause probable :	non respect des procédures publiées.

Conséquences et dommages :	partie inférieure du fuselage endommagée.
Aéronef :	avion Mooney M 20 J.
Date et heure :	vendredi 5 juillet 2002 à 22 h 05.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Ajaccio (2A).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 38 ans, CPL et IR d'avril 2002, 650 heures de vol dont 45 sur type et 40 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 230° / 02 kt, SCT à 2000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, QNH 1016 hPa.

Circonstances

A l'arrivée de nuit en vol IFR sur Ajaccio en provenance de Dôle, le pilote, en contact radio avec la tour de contrôle est informé que le VOR-DME "AJO" est hors service et qu'il ne pourra pas effectuer une procédure ILS pour la piste 02. Il maintient 5000 pieds conformément à l'altitude de sécurité du secteur jusqu'à la verticale de la balise "CT".

Le pilote indique qu'il débute la procédure locator pour la piste 02 à une altitude de 5000 pieds et prend une forte assiette à piquer afin de conserver un taux de descente supérieur à la normale. Il réduit la puissance et sort les volets. Il ajoute qu'en raison de la présence d'une composante de vent arrière, il focalise son attention sur le contrôle de son plan de descente. L'avion atterrit avec le train rentré sur la piste 02 .

Le pilote a expliqué que du fait de sa forte concentration dans la gestion de sa trajectoire en approche finale, il a omis d'effectuer les actions et les vérifications concernant la sortie du train. Il n'a pas entendu l'alarme sonore de non-sortie du train.

La procédure "locator piste 02" de l'aérodrome d'Ajaccio débute au passage de la balise "CT" à une altitude de 4000 pieds et continue par un éloignement en descente. Arrivant à une altitude de 5000 pieds, un hippodrome d'attente est donc normalement nécessaire. La procédure permet de se présenter en finale à une altitude de 2500 pieds et, compte tenu de la vitesse de l'avion en approche finale, un taux de descente sans vent de 530 pieds par minute est suffisant pour rejoindre la piste située à une altitude de 18 pieds à 7,8 NM de la balise.

(suite page suivante)

En respectant la trajectoire de la procédure publiée (*voir carte page suivante*) et en débutant à altitude de 5000 pieds, un taux de descente moyen de 500 pieds par minute permet de rejoindre l'altitude publiée de 2500 pieds en passant à la verticale de "CT" en finale.

Les conditions météorologiques ainsi que le type d'approche imposée par la trajectoire publiée ne permettent pas d'expliquer les difficultés rapportées par le pilote dans la gestion de son plan de descente.

Par contre, pour réaliser une finale directe (hors procédure publiée) depuis la balise "CT", à 5000 pieds d'altitude, vers le seuil de piste, un taux de descente sans vent de 1100 pieds par minute est nécessaire.

Les illusions visuelles de nuit peuvent donner l'impression d'évoluer avec une forte pente d'approche.

APPROCHE AUX INSTRUMENTS CAT. A B C D

06 AJACCIO CAMPO DELL'ORO LFKJ L CT RWY 02

ALT - AD : 18 (1 hPa), Seuil : 15

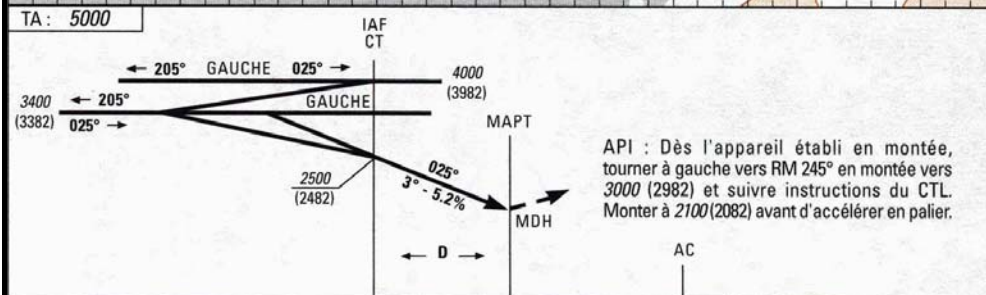
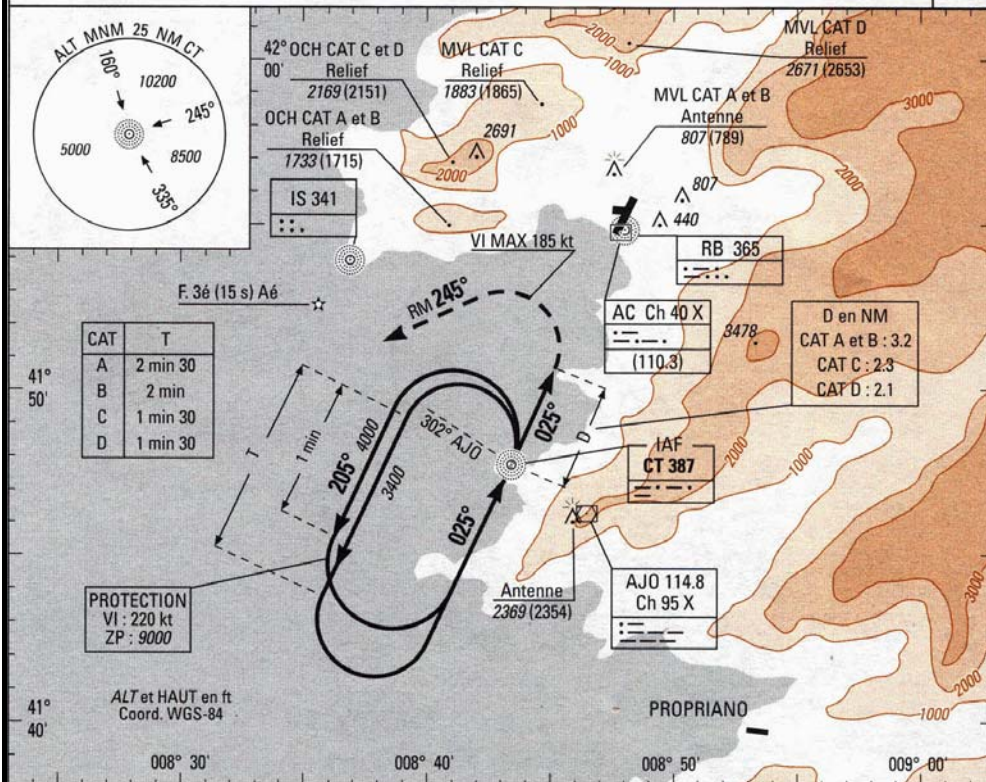
00 09 07

ATIS AJACCIO : 126.925

APP : AJACCIO Approche/Radar 121.05

TWR : AJACCIO Tour 118.1

DEC
0°
(95)



Seuil (NM) 7.8
DME AC (NM) 8

MNM AD : distances verticales en pieds, RVR et VIS en mètres REF HAUT : ALT AD

CAT	L		OCH L	MVL (1)	
	MDA (H)	RVR		MDA (H)	VIS
A	1490 (1470)	1500	1467	1490 (1470)	1500
B	1490 (1470)	1500	1467	1490 (1470)	1600
C	1780 (1760)	2000	1754	2280 (2270)	2400
D	1840 (1820)	2000	1818	3070 (3050)	3600

Observations : (1)HJ seulement et interdites à l'Est de la piste - MVL RWY 10/28 interdites.

CT - Seuil	7.8 NM	70 kt	85 kt	100 kt	115 kt	130 kt	160 kt	185 kt
		6 min 41	5 min 30	4 min 41	4 min 04	3 min 36	2 min 56	2 min 32