

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GSBN

Evénement :	perte de contrôle à la rotation, interruption du décollage, sortie latérale de piste.
Cause identifiée :	actions insuffisantes sur les commandes pour corriger les effets du vent.
Facteurs contributifs probables :	préoccupation du pilote par un changement inattendu du projet d'action entraînant une prise en compte insuffisante des conditions particulières du décollage, report de décision du pilote sur le contrôleur.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Robin DR 400 - 120.
Date et heure :	jeudi 1 ^{er} avril 2004 à 11 h 50.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Chavenay (78).
Nature du vol :	solo.
Personnes à bord :	pilote stagiaire seul à bord.
Titres et expérience :	-pilote-stagiaire, 34 ans, 35 heures de vol dont 5 h 20 comme pilote-stagiaire seul à bord, toutes sur type et 4 h 30 dans les trois mois précédents. -instructeur, 41 ans, PPL de 1996, FI de 1999, 2 211 heures de vol dont 1 650 en instruction et 64 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	ATIS "B" de 11 h 00 : piste 23 en service, vent secteur sud, 08 kt, visibilité supérieure à 10 km, QNH 1008 hPa. ATIS "C" de 11 h 45 : piste 10 en service, vent 120° / 08 kt, visibilité supérieure à 10 km, QNH 1007 hPa.

Circonstances

Après avoir écouté le message ATIS "B", l'élève roule vers le point d'arrêt de la piste 23 pour des circuits de piste.

Vers 11 h40, pendant que le pilote effectue les essais moteurs avant l'alignement, le contrôleur annonce à la radio : "Pour information changement de QFU en cours, on passe en piste 10".

Le dialogue suivant s'établit entre le pilote et le contrôleur :

F-BN : "FBN je reste au point d'arrêt 23 ?"

CTL : "BN alignez-vous piste 23 et attendez"

F-BN : "Euh non les essais moteurs ne sont pas terminés, c'était juste pour confirmation que je restais en 23 FBN".....

CTL : "Pour BN à l'issue de l'envol vous vous reporterez en base droite pour la

10".

BN : "Ok bien reçu BN".

CTL : "BN alignez vous piste 23, autorisé décollage, vent secteur est huit nœuds".

BN : " Je m'aligne piste 23 BN autorisé décollage".

CTL "BN correction vous maintiendrez piste 23, un D 112 en finale 10 pour un toucher"

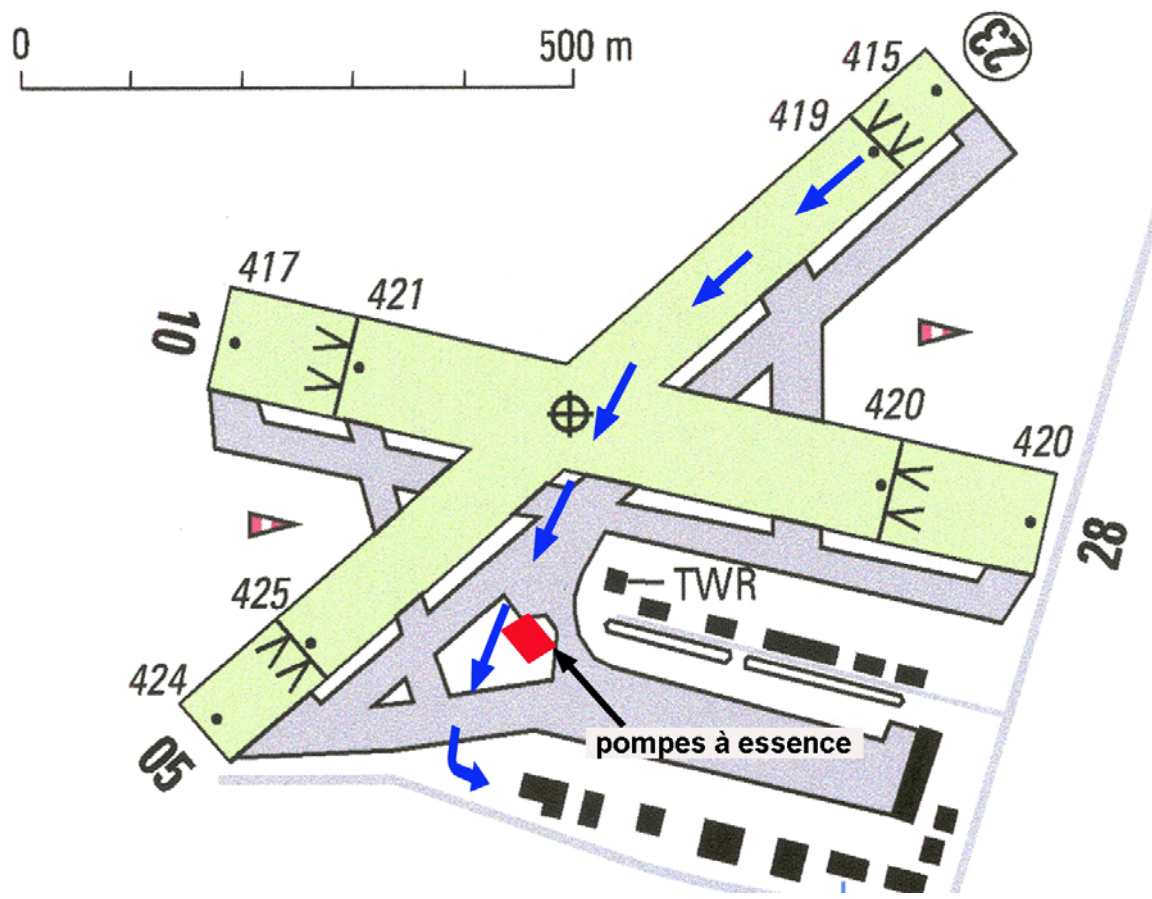
BN : "OK je maintiens piste 23 F BN"

CTL : " BN autorisé décollage 23, vent secteur est dix nœuds, rappelez tournant dernier virage main droite pour la piste 10".

A 11 h 48, le pilote collationne le message et débute le décollage. Il explique que pendant le roulement il tente d'apporter les corrections nécessaires pour maintenir une trajectoire rectiligne. Après environ trois cents mètres de roulement, à la rotation, il lui semble que la roue gauche quitte le sol prématurément. Surpris par ce comportement inhabituel. Il décide d'interrompre le décollage et réduit complètement la puissance du moteur. L'avion dévie vers la gauche et sort de piste malgré les actions du pilote pour corriger l'embardée. Involontairement ce dernier augmente la puissance du moteur. L'avion passe à vitesse élevée à proximité des pompes à carburant. Le pilote réduit totalement le régime du moteur, actionne le palonnier gauche et freine. L'avion s'immobilise sans dommage à quelques mètres de la clôture de l'aérodrome (voir croquis page suivante).

Le pilote ajoute que pendant le roulage vers le point d'arrêt il a eu des doutes sur l'utilisation de la piste 23 en observant l'orientation de la manche à air mais n'a pas osé demander l'autorisation de décoller en piste 10. Il n'a pas informé le contrôleur qu'il effectuait un vol solo.

Son instructeur se trouvait dans le circuit d'aérodrome de la piste 10 avec un autre élève au moment de l'incident. Il avait constaté les effets du vent de secteur arrière lorsqu'il avait décollé en piste 23.



trajectoire du F-GSBN