

ACCIDENT

20 août 2004 - avion immatriculé F-BTKX

Événement :	déroutement, sortie latérale de piste par conditions météorologiques dégradées.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> obstination à rejoindre l'aérodrome d'attache ^① <input type="checkbox"/> délégation d'une décision d'entreprendre un vol.

Conséquences et dommages : aile et volet gauches endommagés.

Aéronef : avion Robin DR 400 - 120.

Date et heure : vendredi 20 août 2004 à 14 h 40.

Exploitant : club.

Lieu : AD Périgueux (24).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 43 ans, PPL de 2001, 197 heures de vol dont 8 sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 220° / 08 kt, rafales à 25 kt, OVC à 4 000 pieds, visibilité 15 km, passage de grains, QNH 1016 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome de Béziers (34) à destination de Saint-Nazaire (44). Il explique qu'après environ deux heures de vol, il constate la présence d'un front orageux sur sa route. Il décide d'atterrir sur l'aérodrome de Périgueux situé à proximité. Il omet de contacter l'agent AFIS et s'intègre directement en finale pour la piste 30. Lors du roulement à l'atterrissage, il ne parvient pas à contrer les effets d'une forte rafale de vent. L'avion sort de la piste à gauche et heurte un poteau de signalisation. Le pilote parvient à recouvrer le contrôle de l'avion et roule jusqu'au parking.

Le pilote ajoute qu'il a décollé de Saint-Nazaire le 15 août afin de passer quelques jours de vacances à Béziers. Il devait initialement rentrer le 18. Il a différé son retour en raison de conditions météorologiques défavorables. Le jour de l'accident, il s'est informé sur le répondeur de Météo France et à la station météorologique de Saint-Nazaire. Les conditions météorologiques, orageuses, lui apparaissaient peu favorables. Il a donc téléphoné à un instructeur de son aéroclub qui a consulté un site météorologique sur l'Internet. Lorsqu'il lui a demandé ce qu'il ferait à sa place, l'instructeur lui a répondu qu'il entreprendrait le vol en surveillant l'évolution des conditions météorologiques, mais que cette réponse ne devait pas influencer sa décision.

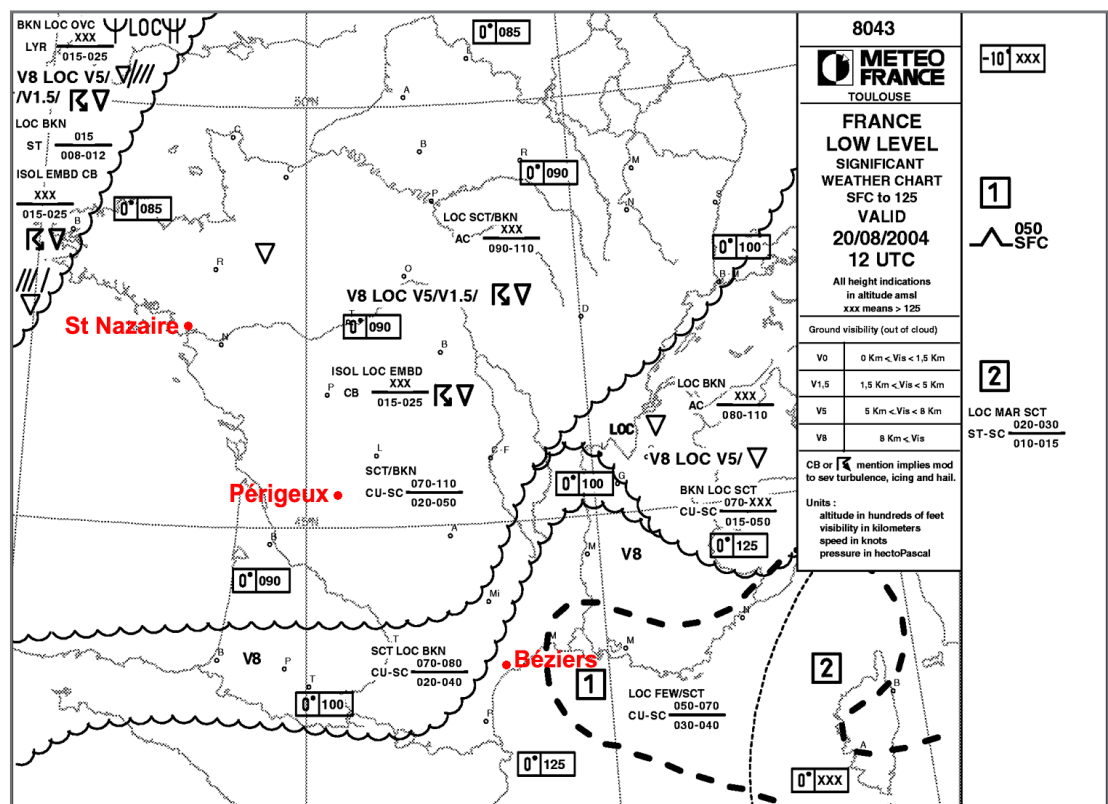
^① Le BEA a publié une étude, « Objectif destination », recensant des accidents, survenus entre 1991 et 1996, où le pilote a manifesté un fort désir d'arriver à destination du fait d'obligations professionnelles ou personnelles. Cette étude est consultable sur le site Internet du BEA.

Le pilote devait reprendre son activité professionnelle le lendemain et l'avion était réservé à Saint-Nazaire. Il a alors décidé d'entreprendre le vol et a préparé sa navigation en notant sur sa route un aérodrome de dégagement toutes les vingt à trente minutes de vol. Sa stratégie était d'atterrir dès que les conditions météorologiques deviendraient trop dégradées pour poursuivre le vol.

Le pilote utilisait un GPS pendant la navigation.

Le manuel de vol de l'avion indique que le vent traversier limite démontré est de 22 nœuds.

Le lendemain, la présence d'un anticyclone sur la France permettait l'exécution du vol sans problème.



Carte TEMSI France disponible avant le décollage de Béziers

TAF DE 08 00 TU.

Toulouse Franczal

LFBF 200800Z 200918 28004KT 9999 FEW020 SCT045 BECMG 0911 SCT035
BECMG 1214 31012KT TEMPO 1418 30012G22KT 5000 SHRA BKN030.

Toulouse Blagnac

LFBO 200800Z 200918 28006KT 9999 SCT020 BECMG 1214 28012KT TEMPO
1218 30015G25KT 5000 SHRA BKN020.

Rodez

LFCR 200800Z 200918 33005KT 9999 BKN009 BECMG 0911 SCT015 TEMPO
1118 30015G25KT 3000 SHRA SCT020 SCT030CB.

La Rochelle

LFBH 200800Z 200918 24015KT 9999 SCT023 SCT053 TEMPO 0918 5000
SHRA SCT020 BKN050 PROB30 TEMPO 0915 24015G25KT 3000 TSRA SCT010
BKN025CB.

Nantes

LFRS 200800Z 200918 20010KT 9999 SCT015 TEMPO 0918 21015G25KT 4000
SHRA SCT010 SCT015CB BKN020 PROB40 TEMPO 0918 VRB20G30KT 1500 TSRA
SCT005 BKN012CB.