

INCIDENT

11 mars 2006 - avion immatriculé F-GYDD

Evénement :	sorties latérales de piste lors de l'atterrissage.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> perméabilité aux pressions extérieures, <input type="checkbox"/> décision d'entreprendre le vol avec un niveau de performance insuffisant dans les conditions du jour.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400 - 140 B.

Date et heure : samedi 11 mars 2006 à 14 h 35.

Exploitant : club.

Lieu : AD Limoges (87), piste 03 revêtue, 2 500 m x 45 m, LDA : 2 500 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 42 ans, PPL de 1989, 361 heures de vol dont 5 h 40 sur type, 2 h 15 dans les trois mois précédents, toutes sur type, dont 45 minutes comme commandant de bord.

Conditions météorologiques : vent 320° / 12 kt à 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 1 800 pieds, température 6 °C, QNH 1018 hPa,
 le message ATIS diffusé lors de l'événement faisait en outre état de cisaillements de vent reportés au seuil de piste 21.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné d'un ami possédant une expérience aéronautique, se rend à son aéroclub avec l'intention de réaliser des circuits d'aérodrome en piste 03.

Il décolle et subit très tôt des turbulences dues au vent. Un avion de ligne est en approche pour la piste 21. Le pilote explique que son ami lui saisit le bras de manière intempestive. Il décide d'écourter le vol et vire à droite. Le contrôleur lui fait remarquer que le circuit de piste est à main gauche.

En fin de branche vent arrière le pilote effectue, à la demande du contrôleur, deux tours de retardement pendant l'atterrissage de l'avion de ligne. Il précise que lors de l'arrondi il est surpris par des rafales et par la vitesse de

défilement, et qu'il maintient le manche vers l'arrière. Au cours du roulement à l'atterrissage, il a l'impression que son ami actionne la pédale droite des palonniers. Le pilote ne parvient pas à contrôler la trajectoire au sol de l'avion qui fait des « embardées » sur les axes de roulis et de lacet et se dirige vers l'herbe à gauche de la piste. Il ne connaît pas la nature du terrain herbeux. Il ajoute qu'il entreprend alors une « manœuvre d'urgence » en remettant les gaz. La rotation se fait sur l'herbe.

Pendant le circuit d'aérodrome effectué à main gauche, il met en garde son passager sur les conséquences d'une action sur le palonnier et tente de se concentrer pour le prochain atterrissage. Le pilote éprouve une fatigue de plus en plus importante. Le touché des roues se déroule normalement. Pendant le roulement, le pilote a de nouveau l'impression qu'il ne contrôle pas la trajectoire de l'avion. Il décide d'arrêter le moteur et de couper les circuits électriques, l'avion sort de piste à gauche.

Le pilote n'a pas volé entre fin 2000 et fin 2004. En octobre 2004, il a fait 51 minutes en double commande sur DR 400 au sein du club, puis a obtenu le renouvellement de sa licence après un test en vol d'environ une heure, également sur DR 400.

Le pilote vole par ailleurs en tant qu'observateur-navigateur réserviste dans l'armée de l'air, notamment sur Tucano et DR 400. Certaines de ces heures sont notées de manière inadéquate dans son carnet de vol civil. L'expérience militaire affichée par le pilote a pu altérer la vigilance exercée par l'encadrement du club.

Le pilote souhaitait annuler son vol au vu des conditions météorologiques comme il l'avait déjà fait à plusieurs reprises. Il précise qu'il s'est senti contraint d'entreprendre ce vol après s'être entretenu avec les membres du club et son passager. Il a sans doute développé un état d'anxiété qui a exacerbé sa perception négative du vol : réactions du passager, éléments météorologiques, avion dans le circuit d'aérodrome, indications du contrôleur, mouvements de l'avion au sol. Confronté à des réactions de l'avion qu'il ne maîtrisait pas lors du premier atterrissage, le pilote a vraisemblablement cédé à la panique : il a décollé hors de la piste. Lors de son second circuit d'aérodrome, le pilote a atteint un niveau de stress dépassé ne lui permettant plus de contrôler la trajectoire de l'avion.

La limite de vent de travers pour le F-GYDD est de vingt-deux nœuds. Le pilote connaissait peu le DR 400 et ses particularités. Il était difficile dans les conditions du jour pour un pilote faiblement entraîné d'assurer le contrôle de l'avion à l'atterrissage.