

ACCIDENT

8 janvier 2006 - avion immatriculé F-GBUM

Événement :	atterrissage avant le seuil de piste lors d'un vol en formation, collision avec le sol.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> excès de confiance, <input type="checkbox"/> focalisation de l'attention.
Facteur contributif :	inhibition des capacités de jugement après consommation d'alcool.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-120.

Date et heure : dimanche 8 janvier 2006 à 15 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : AD Valréas (84), non contrôlé, piste 02 non revêtue, 1 030 m x 50 m, LDA : 910 m.

Nature du vol : circuits d'aérodrome en instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur, 53 ans, PPL de 1974, CPL de 1986, FI de 1987, FE de 1990, 4 304 heures de vol dont 300 sur type et 38 dans les trois mois précédents dont 4 sur type, 2 900 en instruction.
- pilote-stagiaire, 58 ans, 30 heures de vol toutes en double commande dont 2 sur type et 9 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 010°/4 kt, CAVOK, température 10 °C, QNH 1024 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur volent ensemble pour la troisième fois. L'instructeur explique qu'il remplace temporairement l'instructeur habituel de l'élève. Quelques heures plus tôt, il a convenu avec un ami pilote que, pendant sa séance d'instruction, ils voleraient en formation rapprochée dans le circuit d'aérodrome.

L'élève et l'instructeur décollent à 14 h 45 de l'aérodrome de Valréas. Après un circuit de piste, l'élève effectue un posé-décollé en piste 02. En montée initiale, l'instructeur entend le message d'intégration en vent arrière pour la piste 02 du pilote du Jodel immatriculé F-PPPD. Il demande d'une part, à l'élève, s'il veut se rapprocher de cet avion pour s'initier au vol en formation et d'autre part, au pilote du Jodel, s'il est toujours d'accord pour terminer le circuit d'aérodrome en volant à proximité l'un de l'autre. L'élève et le pilote du Jodel acceptent. L'instructeur propose à l'élève de positionner le DR 400 légèrement plus bas et à environ cinq mètres derrière la partie droite de l'empennage du Jodel. Le pilote du Jodel décide d'adopter un angle de descente faible et d'atterrir avant le seuil

décalé pour bénéficier d'une plus grande distance de roulement lors du posé-décollé. L'instructeur reprend les commandes du DR 400 pendant la finale. Il ne remarque pas que la trajectoire du Jodel en finale est basse. Le DR 400 touche le sol trente mètres avant le début de la piste. Pendant le roulement, le train avant et le train principal se cassent au passage de l'accotement d'une route. L'instructeur applique la pleine puissance et l'avion s'élève de quelques mètres. Après avoir survolé le premier tiers de la piste, l'instructeur décide d'atterrir. L'avion glisse pendant environ 300 mètres puis s'immobilise sur la piste.

L'instructeur précise que pendant le vol en formation, il a focalisé son attention sur le maintien d'un espacement constant entre les deux avions. Il n'avait pas donné de consigne particulière au pilote du Jodel qui devait se concentrer uniquement sur sa propre trajectoire.

Le pilote du Jodel a volé en formation avec cet instructeur à plusieurs reprises. Il pensait que ce dernier allait interrompre l'approche pendant la finale, comme il le lui avait annoncé.

Les mesures d'alcoolémie de l'instructeur révèlent un taux de 0,36 mg d'alcool pur par litre d'air expiré puis de 0,31 mg par litre d'air, respectivement 1 h 35 min et 2 h 07 min après l'accident. L'instructeur confirme qu'il a consommé de l'alcool lors de son déjeuner environ deux heures avant le vol. L'allongement du temps de réaction et l'inhibition témoignés sont compatibles avec ces mesures.

Le rapport d'enquête, relatif à l'accident survenu le 6 août 2004 au Cap 10C immatriculé F-GYZA, publié par le BEA, souligne l'importance du comportement de l'instructeur qui a souvent valeur d'exemple pour ses élèves.

