

INCIDENT

11 octobre 2005 - avion immatriculé F-WMRG

Événement :	basculement en pylône lors du roulage.
Cause identifiée :	prises en compte insuffisantes des effets possibles du souffle des réacteurs.

Conséquences et dommages : carénages du train d'atterrissage et hélice endommagés.

Aéronef : avion Jodel DG 250, (construction amateur) à train classique.

Date et heure : mardi 11 octobre 2005 à 15 h 45.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Cannes Mandelieu (06).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience :

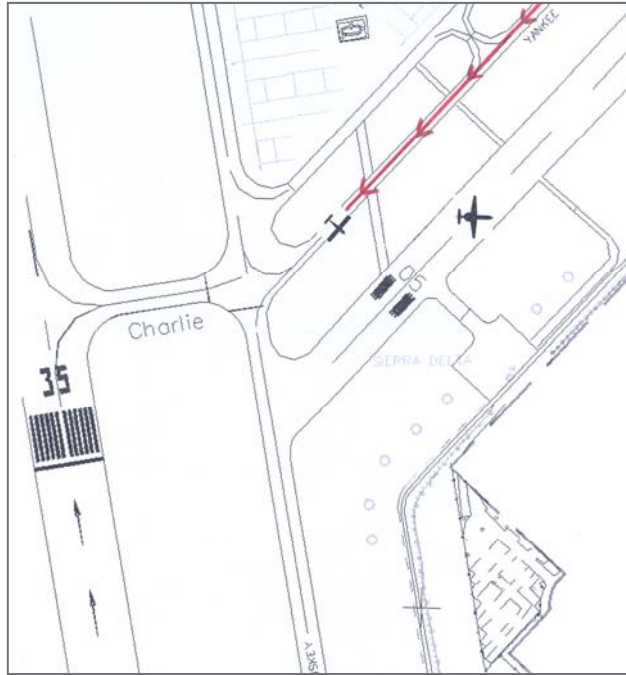
- pilote, 55 ans, PPL(A) de 1982, 1 200 heures de vol dont 1 000 sur type et 35 dans les trois mois précédents,
- contrôleur, 31 ans, qualification de contrôleur d'aérodrome de septembre 2000, affecté à Cannes depuis novembre 1999.

Conditions météorologiques : vent 100°/10 kt, CAVOK, température 21 °C, QNH 1021 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote contacte le contrôleur sol et lui indique son intention d'effectuer un circuit d'aérodrome. Le contrôleur l'autorise à rouler vers le point d'arrêt de la piste 17. Le pilote lui demande s'il peut utiliser la piste 23. Le contrôleur lui répond « Négatif, Roméo Golf, on a un appareil qui fait des essais moteur sur la 23 ». Le pilote répond « OK, je roule point d'arrêt 17 ».

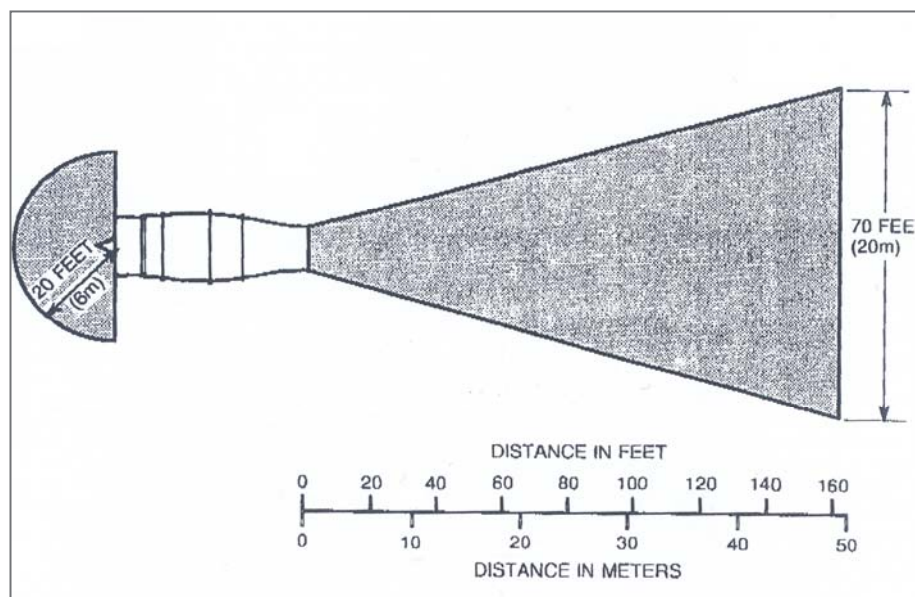
Alors qu'il roule sur la voie de circulation parallèle à la piste 23 (voir croquis ci-après), pour rejoindre la piste 17, le pilote passe derrière l'avion que le contrôleur lui a signalé. Il s'agit d'un Cessna Citation 525, orienté face au vent, au cap 100.



Le pilote perd le contrôle du Jodel exposé au souffle du réacteur. L'avion s'immobilise en pylône perpendiculairement à l'axe de la voie de circulation. Les pompiers, témoins de l'incident, avertissent le contrôleur qui demande au pilote du Cessna d'arrêter ses essais.

Les deux avions étaient distants de cinquante-huit mètres au moment de l'incident.

Le manuel d'entretien du Cessna comporte un schéma représentant la zone dangereuse associée à un réacteur de l'avion. Elle s'étend jusqu'à environ cinquante mètres à l'arrière du réacteur. Le manuel ne précise pas à quelle puissance de fonctionnement ce schéma correspond.



Les échanges radio, antérieurs à l'incident, entre le contrôleur sol et le pilote du Cessna ont été les suivants :

Heure locale	Station émettrice	Station réceptrice	Communication
15 h 04 min 38 s	F-GPFC	Sol	Cannes sol, Fox Fox Charlie
	Sol	F-GPFC	Fox Fox Charlie
	F-GPFC	Sol	Oui bonjour Madame, nous sommes en face du hangar n° 8, on voudrait l'autorisation de démarrer le moteur droit pour un point fixe au ralenti et ensuite, en fonction des résultats, on vous demandera de rouler pour un point d'attente pour faire une montée en puissance.
	Sol	F-GPFC	Reçu Fox Charlie, initialement débutez l'exercice, rappelez fin de travail.
	F-GPFC	Sol	On met en route.
Autres communications			
15 h 14 min 19 s	F-GPFC	Sol	Cannes sol Fox Charlie.
	Sol	F-GPFC	Oui j'écoute.
	F-GPFC	Sol	On serait prêt à rouler pour un point d'attente ou sur la 05 pour faire une mise en puissance et ensuite on a à peu près entre au minimum une demi-heure de checks à faire.
	Sol	F-GPFC	Fox Charlie reçu, roulez point d'arrêt 05.
	F-GPFC	Sol	On roule 05.
Autres communications			
15 h 16 min 07 s	Sol	F-GPFC	Fox Charlie, vous pouvez pénétrer sur la 05.
	F-GPFC	Sol	On pénètre sur la 05 Fox Charlie
15 h 16 min 59 s	F-GPFC	Sol	Fox Charlie, ça vous va comme ça la position ?
	Sol	F-GPFC	Très bien.
	F-GPFC	Sol	Merci, on maintient l'écoute.
Autres communications			
15 h 34 min 00 s	F-GPFC	Sol	Le sol, Fox Charlie.
	Sol	F-GPFC	Fox Charlie
	F-GPFC	Sol	Oui, vous pouvez me donner le dernier vent, s'il vous plaît ?
	Sol	F-GPFC	100 degrés 8 nœuds.
	F-GPFC	Sol	Reçu 100 degrés, 8 nœuds, donc on va bouger légèrement pour se mettre face au vent. Fox Charlie.
	Sol	F-GPFC	D'accord.
Autres communications			
Premier contact du F-WMRG à 15 h 43 min.			

Le pilote du Cessna indique qu'au moment de l'incident, il effectuait un essai avec un seul moteur à la puissance de décollage. Il écoutait la fréquence et avait entendu l'appel du F-WMRG mais n'avait pas conscience que celui-ci allait passer derrière lui. Pendant cet essai, les paramètres du moteur étaient relevés par deux mécaniciens à bord de l'avion. Il ajoute que ces essais moteurs étaient exceptionnels : ils étaient entrepris à la suite d'une réparation. Il fréquente occasionnellement l'aérodrome de Cannes Mandelieu. Il effectue d'habitude ce type d'essai sur des aérodromes pourvus de zones dédiées.

Le pilote du Jodel ne se souvient pas avoir entendu les mots « essais moteurs » lorsque le contrôleur lui a signalé la présence d'un avion sur la piste 23. Au cours du roulage, il a vu le Cessna sur la piste 23, dont les capots moteurs étaient retirés. Il n'a vu ni feu anticollision en fonctionnement ni de personnel à proximité de l'avion. Il a pensé que les moteurs du Cessna avion étaient arrêtés. Le bruit du réacteur était masqué par le bruit de son propre moteur. Il portait un casque. Il ajoute qu'il était sensibilisé à la présence d'une zone dangereuse derrière des réacteurs. Il avait déjà connu des situations sans gravité où son avion avait été exposé aux souffles de réacteurs à faible régime et à des distances plus faibles que celle qui le séparait du Cessna.

Le contrôleur explique qu'au moment de l'incident, il n'était pas informé que le réacteur du Cessna fonctionnait à pleine puissance. Il ajoute que d'habitude les essais de moteurs s'effectuent avec l'avion aligné sur la piste inutilisée. La demande du pilote de s'orienter face au vent, soit à quarante-cinq degrés environ de l'axe de la piste, était inhabituelle. Il ajoute qu'il n'a pas vu l'incident car, à ce moment, il portait son regard vers la piste en service et la voie de circulation qui la dessert.