

INCIDENT

3 octobre 2004 - avion immatriculé F-BOZS

Événement :	sorties latérales de piste à l'atterrissage, remise de gaz désaxée.
Cause identifiée :	maîtrise insuffisante de la technique d'arrondi par vent de travers.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 221, à train classique.

Date et heure : dimanche 3 octobre 2004 à 12 h 10.

Exploitant : club.

Lieu : AD Saint-Cyr-l'École (78), piste 12 gauche non revêtue, LDA : 615 m, largeur : 90 m.

Nature du vol : local.

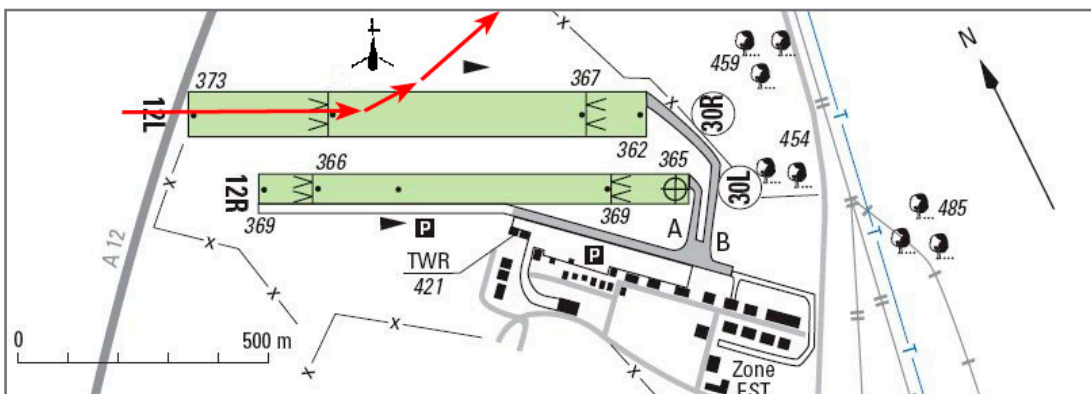
Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 35 ans, PPL de 1998, 192 heures de vol, environ 40 sur type dont 2 h 50 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 180° / 10 kt, CAVOK, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de la piste 12 droite pour réaliser quelques circuits d'aérodrome. Il se présente en finale pour la piste 12 gauche. L'avion atterrit à gauche de l'axe, sort de la piste par la gauche puis re-décolle. Des témoins le voient passer entre la manche à air et un hélicoptère évoluant sur la zone d'entraînement située à une trentaine de mètres de la piste (voir carte ci-après). Sa trajectoire diverge d'environ trente degrés par rapport à l'axe. Il survole un lotissement à faible hauteur puis rejoint la branche vent arrière et se présente ensuite en finale pour la piste 12 gauche. Il atterrit puis sort à nouveau de la piste à gauche, à faible vitesse. Il s'immobilise à environ un mètre du bord de la piste.



Trajectoire décrite par le pilote

La limite du vent de travers démontrée pour cet avion est de vingt nœuds.

L'inspection de l'avion ne révèle aucune anomalie.

Le pilote explique qu'il s'est fait surprendre par les effets du vent de travers. Il pense qu'il « n'a pas suffisamment dosé ses actions sur le manche et sur les palonniers lors de l'arrondi ». Constatant qu'il sortait de piste et que sa vitesse était encore élevée, il a décidé de décoller. En vent arrière, perturbé, il a décidé de mettre un terme à la séance de circuits d'aérodrome. Pendant le second atterrissage, il a corrigé ses actions à l'arrondi, sans parvenir à empêcher la sortie de piste.

Lors des posés-décollés, seul à bord, il préfère atterrir, dégager la piste, puis rejoindre le point d'arrêt pour ne pas risquer l'accident en reconfigurant l'avion pendant le roulement au sol. Le jour de l'incident, il avait l'intention d'appliquer cette règle. Avec un instructeur, il reconfigure lui-même l'avion.

A posteriori, il estime qu'il était modérément fatigué, ce qui a pu diminuer sa vigilance. Il ajoute qu'il connaissait la technique de « décrabage » et qu'il avait déjà atterri par vent de travers.

L'étude de son carnet de vol montre que dans les douze derniers mois, il avait volé 1 h 27 min comme commandant de bord, et 4 h 47 min en double commande, exclusivement sur des avions à train classique. Cette activité est répartie essentiellement sur deux jours en mars, puis en septembre, mois au cours duquel il a effectué trois vols avec trois instructeurs du club, dont deux séances de circuits d'aérodrome. Il a volé seul sept jours avant l'incident en réalisant plusieurs circuits d'aérodrome. Il pense que pendant cette période il utilisait principalement la piste 30. Il ajoute qu'il a déjà atterri avec un vent de travers de force égale à celle du jour de l'incident.

Le pilote précise qu'avant le vol, il éprouvait une appréhension dont il a fait part à un instructeur du club, liée au fait de voler seul, en utilisant la piste 12, avec ce vent de travers. Il a finalement pensé que ces facteurs ne justifiaient pas d'annuler son vol.

Cet instructeur a volé avec le pilote avant et après l'incident. Il explique que celui-ci semblait manquer d'aisance pendant l'arrondi et le palier de décélération. Lors d'un vol au mois de mars, le pilote avait demandé à l'instructeur de reprendre les commandes pour effectuer l'arrondi.