

INCIDENT

12 août 2006 - avion immatriculé F-GYBB

Événement :	sortie latérale de piste lors de l'atterrissage.
Cause identifiée :	perte de moyens lors d'un atterrissage par vent traversier en circuit d'aérodrome raccourci.

Conséquences et dommages : volet gauche endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-120.

Date et heure : samedi 12 août 2006 à 17 h 45.

Exploitant : club.

Lieu : AD Nantes (44), piste 03 revêtue, 2 900 m x 45 m.

Nature du vol : navigation solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience :

- ☐ pilote stagiaire, 54 ans, BB de juin 2006, 136 heures de vol dont 88 sur type, 20 h 30 dans les trois mois précédents, toutes sur type, 114 heures en double commande,
- ☐ instructeur, 33 ans, PPL(A) de 1995, CPL(A) de 1997, FI de 1997, FE de 1998, environ 3 300 heures de vol.

Conditions météorologiques : vent 350° / 11 à 20 kt, CAVOK, température 21 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1014 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Nantes à destination de l'aérodrome d'Ancenis (44) distant de 23 NM. Il explique qu'il effectue un posé-décollé en piste 26 à Ancenis, où il estime que le vent est du 320° avec une force de 12 nœuds. De retour à Nantes, il ne prend pas connaissance des informations de l'ATIS. Le contrôleur l'autorise à s'intégrer dans le circuit d'aérodrome directement en étape de base main droite pour la piste 03. Le pilote préfère rejoindre la fin de la branche vent arrière et prépare l'avion pour l'atterrissage. En finale, il majore sa vitesse d'approche de 10 km/h. Il précise qu'il est correctement aligné par rapport à l'axe de la piste lors de l'arrondi, et qu'il positionne le manche à gauche. Le train avant touche le sol longtemps après le train principal. La trajectoire de l'avion s'oriente vers la gauche à 45°, puis l'avion poursuit en ligne droite. Le pilote actionne le manche vers la droite et le palonnier droit sans efficacité. L'avion sort de la piste et s'immobilise à une quarantaine de mètres du bord.

Le pilote avait débuté sa formation en 1976. Il l'a interrompue à deux reprises, entre 1976 et 1980 puis entre 1981 et 2004.

Il précise qu'il était préoccupé par la perspective d'atterrir par vent traversier. Il a été perturbé par la clairance du contrôleur pour écourter le circuit d'aérodrome. En décidant d'intégrer le circuit en fin de la branche vent arrière, il a augmenté sa charge de travail lors de la préparation de l'avion pour l'atterrissage. Lors de l'atterrissage, il ne disposait plus des ressources nécessaires pour adapter ses actions aux conditions aérologiques.