

INCIDENT GRAVE

14 mai 2006 - avion immatriculé F-GNJB

Événement :	perte des références visuelles extérieures en montée initiale, guidage radar et déroutement.
Cause identifiée :	décision de décoller sans évaluation de la hauteur de la base des nuages au-dessus de l'aérodrome.
Facteurs contributifs :	communication et encadrement insuffisants dans l'aéroclub.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Diamond DV 20 « Katana ».

Date et heure : dimanche 14 mai 2006 à 9 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : AD Saint-Cyr-l'Ecole (78).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 34 ans, BB de novembre 2005, 62 heures de vol dont 53 en double commande ; 48 heures de vol sur type dont 2 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : ATIS de Saint-Cyr-l'Ecole de 9 h 00 : vent 320° / 06 kt, visibilité 3 000 mètres, brume, température 9 °C, température du point de rosée 8 °C, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote prévoit d'effectuer un vol d'entraînement à la navigation en vue de l'obtention de la licence de pilote privé.

Il explique qu'avant de quitter son domicile, il observe le ciel et consulte entre 7 h 30 et 8 h 00 le site Internet de Météo France pour prendre connaissance des TAF de Villacoublay (78), Paris-Orly (94) et Chartres (28). Il s'enquiert ensuite par téléphone des informations des ATIS de Toussus-le-Noble (78) et de Saint-Cyr-l'Ecole (78) mais celles-ci ne sont pas encore disponibles. Pendant le trajet vers l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, il remarque que le ciel se couvre complètement et il décide de limiter son vol à des circuits d'aérodrome. A son arrivée, vers 8 h 30, il constate que le ciel est toujours couvert, il n'y a ni brume ni brouillard. Il ne parvient pas à estimer la hauteur de la base des nuages. L'aérodrome est utilisable en auto-information. Aucun instructeur n'est présent à l'aéroclub.

A 8 h 51, le pilote débute le roulage puis effectue les essais du moteur au seuil de la piste 30. A ce moment, le contrôleur est présent à la tour de contrôle et supervise la préparation du message de l'ATIS par deux contrôleurs en instruction. A 8 h 59, le pilote s'aligne pour décoller. Le contrôleur l'informe de l'ouverture du service ATS et l'autorise à décoller. Pendant la montée initiale, à une hauteur d'environ 300 pieds, l'avion entre dans la couche nuageuse et le pilote perd brusquement le sol de vue. Il décide de faire demi-tour pour atterrir en piste 12. Lors de la manœuvre, il lui semble perdre le contrôle de l'avion en tangage et en roulis. L'avertisseur sonore de décrochage se déclenche. Le pilote concentre alors son attention sur l'horizon artificiel afin de conserver les ailes horizontale, et positionne la commande de puissance sur plein gaz. Le contrôleur de Saint-Cyr lui demande d'afficher 4222 au transpondeur pour faciliter la localisation de l'avion à l'aide du radar par le contrôle d'approche d'Orly.

Le pilote est transféré à Orly Approche. A 9 h 06, l'avion sort de la couche nuageuse à une hauteur d'environ 1 500 pieds. Il est guidé par radar jusqu'à l'aérodrome d'Etampes où les conditions météorologiques lui permettent d'atterrir vers 9 h 35.

Le pilote avait pratiqué le vol sans visibilité lors de sa formation.

Le règlement intérieur de l'aéroclub précise : « les pilotes titulaires du Brevet de Base continuent d'être encadrés par un instructeur jusqu'à l'obtention du PPL et doivent avoir l'aval de ce dernier avant tout vol. Un contact téléphonique avec son instructeur ou un autre instructeur du club, ou le chef pilote sera nécessaire à minima pour effectuer un vol solo ». Le pilote avait reçu un exemplaire du règlement lors de son arrivée dans l'aéroclub en 2001, cependant il précise qu'il ne connaissait pas cette consigne. Il était persuadé qu'étant breveté, il pouvait voler seul à bord sans autorisation. Pendant sa formation, il a eu trois instructeurs successifs sans instructeur référent. Aucun d'entre eux ne lui a clairement rappelé cette consigne.

Informations météorologiques avant et pendant le vol :

Toussus-le-Noble (situé 4NM au sud-sud-est de Saint-Cyr-l'Ecole)

TAF

LFPN 140500Z 140615 VRB03KT 3000 BR SCT006 BECMG 0709 8000 SCT020 BECMG 1315 CAVOK=

METAR et SPECI

LFPN 140600Z 00000KT 4000 BR FEW006 SCT250 09/08 Q1023 NOSIG=

SPECI⁽¹⁾

LFPN 140625Z 00000KT 4000 BR BKN006 10/09 Q1023 NOSIG RMK M3

LFPN 140700Z 29005KT 250V310 7000 BKN 005 10/09 Q1023 NOSIG

LFPN 140730Z 29001KT 250V330 7000 BKN 006 11/09 Q1023 NOSIG

⁽¹⁾ Vers 8 h 00, le pilote a pu prendre connaissance des TAF et METAR de LFPN et LFPV, mais pas du SPECI de LFPN de 6 h 25 UTC.

Villacoublay (situé 5 NM au sud-est de Saint-Cyr-l'Ecole)

TAF

LFPV 140500Z 140615 VRB02KT 3000 BR SCT009 BECMG 0709 26005KT 8000
SCT020 BECMG 1012 24005KT 9999 SCT035

METAR

LFPV 140500Z 00000KT 5000 BKN250 08/07 1022
LFPV 140600Z 28002KT 5000 SCT005 BKN250 09/08 1022
LFPV 140700Z 29006KT 5000 BKN003 10/09 1023

Paris Orly (situé 8 NM au sud-est de Saint-Cyr-l'Ecole)

TAF

LFPO 140500Z 140615 22004KT 9000 NSC TEMPO 0608 BKN006 BECMG 0810
9999 SCT025

METAR

LFPO 140530Z 22003KT 9000 NSC 09/09 Q1023 NOSIG
LFPO 140600Z 22003KT CAVOK 10/09 Q1023 NOSIG
LFPO 140630Z 22603KT 240V320 9999 FEW006 SCT250 11/10 Q1023 TEMPO
BKN 006
LFPO 140700Z 27004KT 220V230 9999 FEW008 SCT250 12/10 Q1023 NOSIG
LFPO 140730Z VRB02KT 9999 SCT009 SCT250 13/10 Q1023 NOSIG