

## INCIDENT

24 juin 2006 - avion immatriculé F-GJZE

|                             |                                                                                                                                                                 |
|-----------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Evénement :</b>          | sortie latérale de piste lors d'un posé-décollé.                                                                                                                |
| <b>Causes identifiées :</b> | <input type="checkbox"/> supervision insuffisante pendant l'instruction,<br><input type="checkbox"/> communication insuffisante entre l'élève et l'instructeur. |

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Robin DR 400 - 120.

**Date et heure :** samedi 24 juin 2006 à 11 h 15.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Brest (29), piste 07 droite revêtue, 3 100 m x 45 m.

**Nature du vol :** solo.

**Personnes à bord :** pilote-stagiaire seul à bord.

**Titres et expérience :**

- ☐ pilote stagiaire, 26 ans, 28 heures de vol dont 18 minutes comme pilote stagiaire seul à bord, toutes sur type, 8 heures 45 dans les trois mois précédents,
- ☐ instructeur, 32 ans, PPL(A) de 2000, CPL(A) de 2002, FI de 2004, plus de 700 heures de vol, environ 475 heures en instruction.

**Conditions météorologiques :** vent 030° / 08 kt, variable entre 360° et 080°, CAVOK, température 17 °C, température du point de rosée 11 °C, QNH 1015 hPa.

### CIRCONSTANCES

L'élève se rend à l'aéroclub afin d'effectuer une navigation en double commande. L'instructeur estime que les conditions météorologiques sont favorables pour que l'élève entreprenne son second vol solo et modifie l'objectif de la séance en conséquence.

L'instructeur et l'élève effectuent deux circuits d'aérodrome puis rejoignent le parking. La présence de mouvements en IFR sur l'aérodrome retarde de trente minutes le départ en solo de l'élève.

L'élève explique qu'après le décollage il entend à la radio le contrôleur attribuer à un avion au sol le même code transpondeur que celui qui lui est assigné. Il en fait la remarque au contrôleur, qui corrige. Il oublie d'activer le transpondeur et en fin de branche vent arrière le contrôleur lui en fait la demande. Il effectue un premier posé-décollé.

Il précise que lors du deuxième posé-décollé il arrondit trop tard, l'avion plane longtemps avant de toucher la piste et qu'il se sent fatigué. Il décide que le prochain atterrissage sera le dernier de la séance.

En fin de branche de vent traversier, le contrôleur lui demande d'orbiter sur 360° afin de ne pas interférer avec l'approche d'un avion de ligne. Lorsqu'il est autorisé à rejoindre la branche vent arrière, il entend à la radio un autre pilote qui s'intègre également dans le circuit en branche vent arrière. En branche vent arrière, il annonce à la radio qu'il va effectué un posé-décollé. En étape de base, le contrôleur lui annonce qu'il est « numéro un ». Il ne parvient pas à apercevoir l'autre avion et demande au contrôleur de lui confirmer s'il peut néanmoins atterrir. Il indique que lors de l'atterrissage le train principal touche la piste en premier. Il porte son regard à l'intérieur et entreprend les actions de reconfiguration de l'avion comme pour un posé-décollé. Lorsque le train avant touche le sol, il sent des vibrations puis que la trajectoire de l'avion dévie brusquement à gauche. Surpris, il ne réagit pas immédiatement. Il diminue ensuite la puissance du moteur et laisse l'avion rouler par crainte qu'il ne bascule. L'avion s'immobilise dans l'herbe en dehors de la piste.

L'élève ajoute que, lors de son premier vol d'instruction, il a été impressionné par la technique d'atterrissage par vent de travers. Il a alors ressenti le besoin de décomposer sa progression vers la maîtrise de ce type d'atterrissage. Lors des séances en double commande, l'instructeur avait l'habitude de l'aider en agissant sur le manche. L'élève, de son côté, avait le sentiment qu'il devait se concentrer uniquement sur ses actions aux palonniers. Il s'était désinvesti de la gestion des actions au manche.

L'instructeur n'avait pas conscience des appréhensions de son élève ainsi que de la manière particulière dont il gérait sa progression. Il précise que lors du premier vol solo, l'élève avait entrepris un long virage après décollage pour se positionner directement en finale.

L'élève explique que lors des deux précédents posés-décollés de la séance, il a appliqué la puissance de décollage alors que l'avion roulait sur le train principal. Lors du dernier circuit d'aérodrome, il s'est annoncé par erreur pour un posé-décollé. Conscient de son erreur, il a poursuivi le vol comme il l'a annoncé, et a conditionné le choix de terminer ou non son vol au bon déroulement de l'atterrissage. Lors du dernier atterrissage, il n'a pas suffisamment « décrabé » aux palonniers et a oublié de conjuguer son action au pied avec une action sur le manche. Après le touché du train principal, l'élève s'est libéré de la tension accumulée. Il n'a plus été en mesure de mobiliser ses capacités. Il a entrepris par automatisme des actions relatives à un posé-décollé.

L'élève précise qu'au cours de ce week-end il était fortement perturbé par des soucis d'ordre professionnel. Il avait décidé de maintenir la séance prévue étant donné qu'il s'agissait d'une navigation en double commandes.