

INCIDENT

24 mai 2006 - avion immatriculé F-BOZU

Événement :	sortie latérale de piste lors d'un posé-décollé, remise de gaz, roulage sur un taxiway, incursion sur une piste au décollage.
Cause identifiée :	décision d'entreprendre un vol sans mobiliser les ressources nécessaires à sa réalisation.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 221, à train classique.

Date et heure : mercredi 24 mai 2006 à 17 h 05.

Exploitant : club.

Lieu : AD Saint-Cyr-l'Ecole (78), piste 30 droite non revêtue, 920 m x 90 m, LDA : 790 m.

Nature du vol : circuits d'aérodrome.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 33 ans, PPL (A) de 2000, 177 heures de vol, 69 en double commande dont 1 h 15 min dans les six mois précédents. Dernier vol effectué comme commandant de bord en octobre 2005.

Conditions météorologiques : vent 260° / 10 à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3 600 pieds, température 16 °C, QNH 1022 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole pour des circuits d'aérodrome. Il explique qu'il se présente en finale 30 droite en configuration atterrissage pour un posé-décollé. Un autre avion est en finale pour la piste 30 gauche. L'avion est trop haut et sa vitesse trop importante. Le pilote ressent des turbulences. Il débute l'arrondi au niveau du seuil de piste. Le contact de la roulette de queue avec la piste survient aussitôt après celui du train principal. Le pilote positionne et maintient le manche en butée arrière et vers le vent. Il augmente la puissance à son maximum. Immédiatement, la trajectoire de l'avion dévie vers la gauche. Le pilote omet de repousser la commande du réchauffage du carburateur et de modifier le braquage des volets. Il estime que la distance jusqu'au bord de piste est suffisante pour décoller. Ses actions sur le palonnier droit sont sans effet. Il attend que la vitesse atteigne cent kilomètres à l'heure pour effectuer la rotation. L'avion sort de la piste par la gauche, traverse le taxiway et pénètre sur la piste 30 gauche non revêtue. Le pilote prend alors conscience qu'il doit mettre l'avion en ligne de vol pour le contrôler. Il relâche l'effort sur le manche. Il décolle et, après un palier à environ cinq mètres du sol, coupe le réchauffage du carburateur et rentre un cran de volets.

Lors du deuxième circuit d'aérodrome pour la piste 30 gauche, le vent est moins fort, l'avion est stabilisé en finale et atterrit dans l'axe de la piste.

Au cours du premier arrondi, le pilote a pris des repères inappropriés pour conserver l'alignement avec l'axe de piste. L'axe de l'avion était orienté vers la gauche lors du touché. A la mise en puissance, le sens de rotation de l'hélice a amplifié le mouvement vers la gauche de l'avion.

Lors du premier circuit d'aérodrome, le pilote n'a pas pu restituer de manière appropriée la technique du posé-décollé. Il n'avait pas conscience de la position des autres avions dans le circuit d'aérodrome et il ne savait pas si la piste 30 gauche était occupée lors de son incursion. Il ajoute que c'est à la traversée du taxiway qu'il a pris conscience du danger. Ce stress lui a permis de remobiliser ses capacités.

Le pilote avait été « lâché » à nouveau sur cet avion une semaine avant l'incident. En attendant que l'avion soit disponible, il avait pris connaissance de l'évolution météorologique. L'instructeur, au retour du vol avec l'avion, lui avait indiqué la présence de turbulences.

Le pilote a décidé d'entreprendre le vol car il avait déjà volé par des conditions similaires. Il a mobilisé des ressources insuffisantes pour compenser sa faible expérience récente.