

INCIDENT GRAVE
21 décembre 2008 - avion immatriculé F-GIKG

| | |
|-----------------------------|--|
| Evénement : | pilote égaré, assistance en vol, déroutement, atterrissage de nuit, quasi-panne d'essence. |
| Causes identifiées : | <input type="checkbox"/> préparation du vol et suivi de la navigation insuffisants, <input type="checkbox"/> méconnaissance de la consommation de carburant et de l'utilisation d'un système radioélectrique. |

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B.

Date et heure : dimanche 21 décembre 2008 à 17 h 33.

Exploitant : club.

Lieu : AD Pontoise (95).

Nature du vol : navigation.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 66 ans, CPL (A) de 1982, 370 heures de vol, 165 sur type dont 2 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques AD Evreux (27) situé à 20 NM au nord de Dreux : vent 250° / 8 kt, visibilité supérieure à 10 kilomètres, BKN à 1 800 pieds, température 9 °C, QNH 1036 hPa.

AD Pontoise (95) : vent 250° / 6 kt, visibilité supérieure à 10 kilomètres, BKN à 2 900 pieds, température 10 °C, QNH 1036 hPa.

Heure du coucher de soleil : 16 h 57.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de Saint-Cyr-l'Ecole (78) à 15 h 40. Il prévoit de survoler successivement les aérodromes de L'Aigle (61) et de Mortagne (61) - voir carte en fin de texte - puis de revenir atterrir à Saint-Cyr-l'Ecole. Il explique que quelques minutes après avoir survolé l'aérodrome de l'Aigle, alors qu'il

se dirige vers Mortagne à l'altitude de 1 500 pieds, il estime que la visibilité diminue. Il décide de faire demi-tour, de survoler de nouveau l'Aigle pour rentrer à Saint-Cyr-l'Ecole en prenant une route opposée à celle renseignée sur son journal de navigation. Peu après, il décide d'utiliser les informations du VOR. Il sélectionne d'abord la fréquence de l'Aigle. Il constate que l'aiguille reste immobile. Il affiche les fréquences du VOR de Rambouillet puis d'Epernon, sans succès. Lorsqu'il revient au suivi de sa navigation, il ne voit plus la route nationale retenue comme point de repère. Il pense se trouver au sud de la position attendue et modifie sa route en conséquence. Il diminue la vitesse de l'avion afin d'avoir plus de temps pour se repérer. Il essaye à plusieurs reprises, sans y parvenir, de contacter la tour de contrôle de Saint-Cyr-l'Ecole dont il entend les communications. La lumière du jour diminue, il aperçoit une voie de circulation importante bordée de nombreuses agglomérations et pense qu'il a atteint la vallée de la Seine.

A 17 h 12, il contacte la tour de contrôle de Pontoise et informe le contrôleur qu'il estime être à la verticale du péage de l'autoroute A13 à proximité de Mantes-la-Jolie (78) et qu'il pense suivre l'autoroute pour rejoindre Saint-Cyr-l'Ecole. Le contrôleur lui affecte un code transpondeur mais le pilote ne parvient pas à l'activer. Le contrôleur lui déconseille de poursuivre vers Saint-Cyr-l'Ecole car l'aérodrome est fermé la nuit. Il lui propose de se diriger vers Pontoise en suivant le cap 080°. Le pilote d'un DA 20, qui s'apprêtait à atterrir à Pontoise, propose d'aller à sa rencontre et de le guider jusqu'à l'atterrissement. Il rejoint le DR 400 à 17 h 22.

Le pilote du DA 20 totalise 35 500 heures de vol.

A 17 h 28, en vent arrière, le pilote du DA 20, placé derrière le DR 400, à sa gauche, demande à quoi correspond le voyant allumé qu'il aperçoit sur le tableau de bord. Le pilote du DR 400 lui répond qu'il s'agit du voyant de bas niveau de carburant. Il atterrit sur la piste 22 revêtue à 17 h 33.

Le pilote avait initialement prévu de réaliser la navigation le matin mais l'avion qu'il avait réservé était indisponible. Il a donc décidé d'utiliser un autre avion l'après-midi.

Il indique que le matin il a consulté un dossier météorologique trouvé à l'aéroclub. Il n'a pas vérifié la période de validité des informations contenues dans ce dossier. Hormis le message de l'ATIS de 16 h 10, il n'a pas collecté davantage d'informations l'après-midi avant le vol. Le président de l'aéroclub précise qu'aucun dossier météorologique n'est mis à disposition des pilotes. Il ajoute que des ordinateurs connectés à l'Internet sont en libre accès et chaque pilote doit collecter lui-même les informations pertinentes pour le vol qu'il entreprend. Le pilote du F-GIKG explique qu'il ne sait pas utiliser l'Internet.

Pendant le vol, il a utilisé la carte aéronautique OACI IGN au 1/500 000^{ème} de 2007 sur laquelle il avait tracé le cheminement pour des vols précédents. Il disposait également de la carte au 1/500 000^{ème} de 2008 et de la carte SIA de la région parisienne de 2007.

La lecture du journal de navigation préparé par le pilote ne montre aucune annotation concernant les heures effectives de passage sur les points de repères retenus.

Le pilote avait retenu une consommation moyenne de 25 litres par heure pour cet avion. Il avait prévu que le vol durerait 1 h 35. Avant le vol, en regardant les indicateurs des jauge, il a estimé que la quantité de carburant permettait un vol de trois heures. Le manuel de vol du F-GIKG indique que le réservoir de carburant contient 100 litres utilisables et que la consommation est de 30 litres par heure environ. L'enquête montre qu'en tenant compte des vols effectués depuis le dernier plein et de la consommation indiquée par le constructeur, l'autonomie de l'avion était d'environ deux heures.

De nouveaux transpondeurs dotés du mode S avaient été installés sur le F-GIKG et un autre avion du club. Cette modification n'a pas fait l'objet d'une information spécifique à destination des pilotes utilisant le F-GIKG. Le pilote ignorait la présence de ce nouveau transpondeur et ne savait pas l'allumer.

Aucun dysfonctionnement du récepteur VOR n'a été constaté. Les balises émettrices de l'Aigle, Rambouillet et Epernon étaient opérationnelles le jour de l'événement.

Depuis de nombreuses années, le pilote volait régulièrement avec l'instructeur qui effectuait tous ses contrôles de compétence en vol depuis 1997. Le pilote n'avait pas d'expérience de vol de nuit.

Après l'incident, quatre-vingt-dix litres d'essence ont été utilisés afin de réaliser le plein du réservoir.

