

INCIDENT

21 mars 2009 - avion immatriculé F-GOZZ

Evénement :	perte de contrôle en roulis lors du touché des roues par vent traversier, en instruction.
Causes identifiées :	☐ élève : communication inefficace des difficultés rencontrées ; ☐ instructeur : sous-estimation des difficultés rencontrées par l'élève.

Conséquences et dommages : guignol d'aileron gauche, volet gauche et saumon d'aile droit endommagés.

Aéronef : avion Robin DR 400-160.

Date et heure : samedi 21 mars 2009 à 13 h 30.

Exploitant : club.

Lieu : AD Béziers (34), piste 28 revêtue, 2 000 m x 45 m, LDA : 2 000 m.

Nature du vol : navigation, en instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève + 1.

Titres et expérience :

- ☐ instructeur, 47 ans, PPL(A) de 1994, CPL(A) de 1999, FI(A) de 2004, 467 heures de vol dont 45 heures comme instructeur, 5 heures 25 dans les trois mois précédents, toutes sur type et en instruction.
- ☐ pilote stagiaire, 61 ans, environ 30 heures de vol, toutes sur type, 9 heures de vol dans les trois mois précédents, 1 heure 25 comme pilote stagiaire seul à bord.

Conditions météorologiques : vent 150 à 220° / 10 à 15 kt, CAVOK, température 12 °C, température du point de rosée -1 °C, QNH 1020 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève est en cours de formation en vue d'obtenir une licence de pilote privé. Après un briefing d'environ 1 h 30 min, il décolle accompagné de l'instructeur et d'un passager de l'aérodrome de Montpellier (34) à destination de Béziers. Il s'agit du premier vol qu'il réalise avec l'instructeur et au sein de l'aéroclub.⁽¹⁾

L'élève explique qu'à l'arrivée, il observe la manche à air lors du passage à la verticale des installations et décide d'atterrir en piste 28. L'instructeur lui recommande de majorer sa vitesse en finale de 10 km/h.⁽²⁾ Ce dernier précise qu'il sent que l'élève devient moins disponible. Il décide de prendre en charge les radiocommunications en auto-information pour alléger la charge de travail de l'élève.

⁽¹⁾Le pilote s'était inscrit dans cet aéroclub en raison de son futur déménagement dans la région.

⁽²⁾L'instructeur indique qu'il a estimé que le vent venait du 260 avec une force de 10 nœuds lors du passage à la verticale.

L'élève indique que lors de la finale, il éprouve des difficultés à maintenir l'avion sur l'axe de piste. Il demande à l'instructeur de reprendre les commandes. Ce dernier explique qu'il n'entend pas la requête de l'élève. Il ajoute que lors du touché des roues, l'avion s'incline brusquement à gauche. Il remet aussitôt les gaz et constate une résistance lorsqu'il actionne le manche à droite. Il atterrit un peu plus loin sur la piste sans autre problème. Il constate ensuite les dégâts sur l'avion et annule le vol du retour.

L'élève indique qu'il s'agissait de l'un de ses premiers atterrissages par vent traversier. L'instructeur n'en était pas informé. Lors du briefing, il avait détaillé la gestion de la navigation et avait pu estimer les connaissances théoriques de l'élève. La technique d'atterrissage par vent traversier n'avait pas été abordée.

L'élève ajoute qu'il n'a probablement pas parlé assez fort lors de la finale pour que l'instructeur puisse l'entendre. Focalisé sur la gestion de la trajectoire, il n'avait pas réitéré sa demande.

L'embardée à gauche lors du touché des roues est probablement due à une crispation et à un dosage inadapté des actions de l'élève sur les commandes non détectés par l'instructeur. Ce dernier a vraisemblablement sous-estimé les difficultés éprouvées par l'élève.