

## Erreur de navigation, remise de gaz, collision avec les obstacles

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Avion Piper Aircraft PA28 immatriculé F-GEBA
<b>Date et heure</b>	Mardi 24 juillet 2012 à 13 h 40 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Salon (24)
<b>Conséquences et dommages</b>	Aéronef détruit

### CIRCONSTANCES

Le pilote et son passager effectuent une navigation au départ de l'aérodrome de Blois (41) et à destination de l'aérodrome privé de Rebeyrotte (24). Le pilote a déjà effectué trois atterrissages sur cet aérodrome en compagnie de ce même passager.

Le pilote indique qu'il a programmé les coordonnées de la destination dans son GPS portable. Au sud de Périgueux, le passager l'informe qu'il voit l'aérodrome de Rebeyrotte. Le pilote est étonné car le GPS indique encore plus de quatre minutes de vol. Il effectue un survol de la verticale du lieu repéré par le passager. L'orientation de la bande en herbe lui semble correspondre à celle attendue, à savoir 01-19. De même, le profil de la piste en herbe (montante puis plate) ainsi que les repères qu'il observe (route, bâtiments, plan d'eau) lui semblent conformes à la configuration de l'aérodrome de Rebeyrotte.

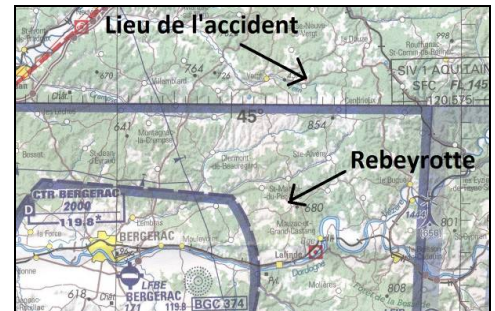
Il rejoint la branche vent arrière main droite pour atterrir sur la piste 19 et signale sa position par radio (123,5 MHz). A l'approche du sol, la disposition de certains arbres ne correspond pas à son souvenir. L'état du sol sur le côté droit lui paraît douteux. Il exprime ses doutes au passager qui lui répond qu'il faut viser le haut de la partie montante de la piste. L'avion touche le sol et rebondit. Le pilote décide de remettre les gaz. Après avoir passé le changement de pente de la piste, il aperçoit des lignes électriques devant l'avion et estime qu'il ne pourra pas passer au-dessus. Il décide de passer dessous. L'avion heurte une clôture puis un arbre et s'immobilise dans un champ, sur le dos. Les occupants évacuent l'avion et préviennent les secours.

Le pilote ajoute que lors d'un vol effectué la semaine précédente, en arrivant sur un autre aérodrome privé, il avait constaté que son GPS lui indiquait encore un temps de vol d'environ deux minutes pour atteindre cet aérodrome dont il avait programmé les coordonnées.<sup>(2)</sup> C'était la première fois qu'il programmat des coordonnées de destination. Il pense que cet événement l'a incité à juger les indications du GPS peu fiables lors du vol de l'événement.

Les conditions météorologiques étaient CAVOK. Le pilote était âgé de 36 ans. Il totalisait environ 980 heures de vols dont 87 dans les douze derniers mois. Le passager était âgé de 55 ans. Il était élève pilote et avait effectué 30 heures de vol. Le pilote et le passager avaient déjà volé ensemble à plusieurs reprises.

<sup>(2)</sup>Les éléments fournis par le pilote semblent indiquer qu'une saisie des coordonnées de l'aérodrome dans un format différent de celui attendu par le GPS a contribué à cette erreur de position. Les formats de position (par exemple xxx° mm.mmm ou xxx°mm'ss.s'') sont souvent paramétrables. Il convient de choisir le format qui correspond au format des coordonnées que vous souhaitez insérer.

Les illustrations (Google Earth) et photos suivantes permettent de comparer les environnements. Les deux lieux sont séparés d'environ 8 Nm. L'aérodrome de Rebeyrotte est à 3 Nm de la vallée de la Dordogne



Site de l'accident

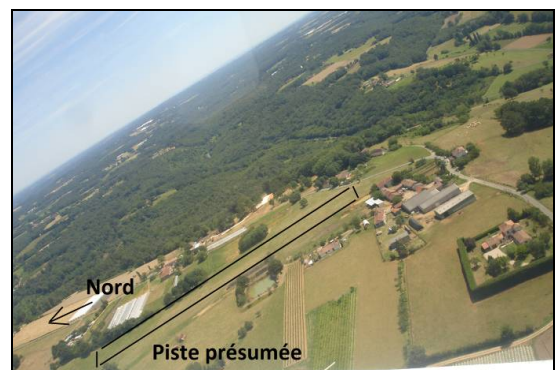
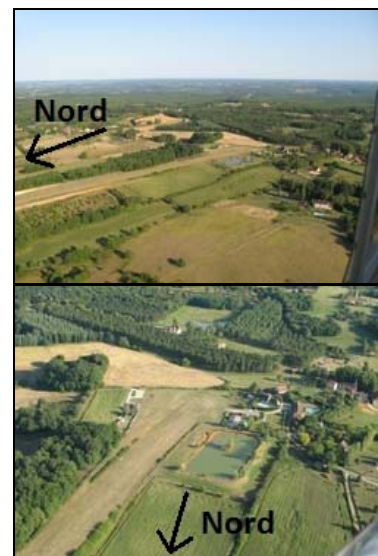


Photo prise par le passager pendant la descente vent arrière



Aérodrome privé de Rebeyrotte



Photos de l'aérodrome privé de Rebeyrotte  
(<http://www.ulmag.fr/mag/tourisme/rebeyrotte.php>)

## CONCLUSION

L'accident est dû à une décision tardive de remettre les gaz après une erreur d'identification de l'aérodrome.

Les erreurs d'identification de petits aérodromes isolés, en herbe, sont possibles. Afin de minimiser les risques d'erreur, une bonne pratique consiste à identifier, dès la préparation du vol, les moyens adaptés à la localisation de l'aérodrome recherché (moyens radioélectriques, GPS, cheminement à partir de repères facilement identifiables, méthode de l'erreur systématique, estimation de l'heure d'arrivée). Le GPS apporte une grande précision à la navigation à condition que la programmation des points soit correcte. Son usage doit faire l'objet de certaines précautions (voir par exemple l'AIC 08/10 « Utilisation du GPS en VFR » sur le site du SIA).

La présence d'un passager, quelle que soit son expérience aéronautique, peut influencer les décisions d'un pilote. Le REC Info 6/2008 (« Passagers »)<sup>(3)</sup> donne plusieurs exemples.

<sup>(3)</sup><http://www.bea.aero/recinfo/pdf/recinfo.2008.06.pdf>