Compte-rendu d'évènement de sécurité

Aviation générale

Volet notification initiale

Version 18 décembre 2015

Cadre réservé à l'aéroclub / à la structure

	Type	*Nom*
Aéroclub / Structure	Aéroclub	LENS BENIFONTAINE

Référence de l'évènement (ex: 2016/1) à rappeler dans vos correspondances avec la DSAC : 2016/05/28

Compte-rendu envoyé à

- ☑ DSAC
- ☐ DSNA ou AFIS
- ☐ Assistant en escale
- ☐ BEA
- ☐ Maintenance
- ☐ Aérodrome

Titre de l'évènement : PERTE DE CONTROLE A L'ATTERRISSAGE

Date et lieu

Date UTC *(jj/mm/aaaa)* : 28 / 05 / 2016 — **Heure UTC** *(hh:mm)* : 12 : 30

Zone où a eu lieu l'évènement : Europe et Atlantique Nord

Code OACI de l'aérodrome où a eu lieu l'évènement* *(ex : LFAA, HAAA)* : LFOI

**A remplir si l'évènement a eu lieu sur un aérodrome ou une hélistation, ou à proximité (en montée, en approche...). Laisser ce champ vide dans les autres cas.*

Précisions sur le lieu de l'évènement *(QFU, numéro de taxiway, point de la procédure, radial distance, coordonnées...)*

PISTE 02

Aéronef 1 (Notifiant)

Type aéronef : JODEL-DR1050 — *Si autre, préciser* :

Exploitant : AEROCLUB DE LENS

Immatriculation *(ex : F-ABCD)* : F-BKIJ — **Indicatif d'appel** :

Type d'exploitation : Convenance personnelle — **Phase de vol** : Atterrissage

Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant *(ex : LFAA, HAAA)* : LFQL

Code OACI de la destination prévue, le cas échéant : LFOI

Aéronef 2*

Type aéronef : — *Si autre, préciser* :

Exploitant :

Immatriculation *(ex : F-ABCD)* : — **Indicatif d'appel** :

Type d'exploitation : — **Phase de vol** :

Code OACI du dernier terrain de départ, le cas échéant *(ex : LFAA, HAAA)* :

Code OACI de la destination prévue, le cas échéant :

**Si l'évènement implique un deuxième aéronef*

Instructions :

Le volet « notification initiale » de ce formulaire doit être rempli par l'équipage en fonction des informations disponibles, et transmis à la DSAC. Les informations manquantes lors de la notification initiale pourront être complétées ultérieurement.

Le volet « analyse » doit être renseigné par l'aéroclub / la structure, dans un deuxième temps.

Les quatre pages de ce formulaire sont indissociables et doivent être envoyées lors de la notification initiale et/ou la notification de l'analyse.

La plupart du temps, la compréhension d'un évènement nécessite un complément d'information. Les équipages sont invités à fournir leurs coordonnées à cette fin, lors de la notification de l'évènement.

Plus d'informations sur la notification des évènements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident,44973.html

Description de l'évènement et de son contexte

Scénario de l'évènement, météo, luminosité, conditions de vol, alarmes déclenchées, interfaces sol/bord, actions immédiates de l'équipage, conséquences sur le vol… ainsi que tout élément aidant à la compréhension de l'évènement

Nature du vol : départ de Lens-Bénifontaine (LFQL) à destination d'Abbeville (LFOI)

Conditions Météo : 12h30 local, conditons VMC, légère brume, 5 kilomètres de visibilité

Descriptif de l'événement :

Trajet sans encombre, l'avion arrive à Abbeville. Le pilote effectue une verticale terrain. Il estime le vent au 050 pour 8 noeuds, il décide donc d'intégrer le circuit de la piste 02 dur. Un APM30 s'annonce en vent arrière 02. Le pilote du DR1050 intègre la vent arrière 02 en numéro 2 sans avoir pour l'instant le visuel sur l'APM30.
Il faut attendre la fin d'étape de base de l'APM30 pour enfin obtenir le visuel. Les deux appareils étant trop peu distants dans le circuit, le pilote du DR1050 décide de rallonger son circuit pour laisser le temps à l'APM30 (n°1) d'atterrir et de dégager la piste.

L'approche moins standard fait perdre la vue de la piste au pilote pendant quelques secondes. Une fois retrouvée, il peine à récupérer son axe de piste et se présente en courte finale plutôt placé à gauche de l'axe.
Il décide de poursuivre son atterrissage. Au moment du toucher, la vitesse de l'avion est conforme à la procédure décrite dans le manuel de vol et recommandée par l'aéroclub. Cependant il effectue un rebond, le pilote remet un filet de gaz qui permet de poser l'avion.

Très rapidement l'avion se met à zigzaguer malgré le manche positionné à droite (rappel : vent du 050 pour 8 kt, QFU 02) et un travail sur les palonniers pour récupérer la trajectoire.
Après un dernier virage à gauche, l'avion vire brutalement sur la droite. Même si à ce moment la vitesse n'était plus élevée, ce dernier virage prononcé plie totalement la jambe de train gauche. L'avion repose alors sur l'aile gauche. La jambe droite de l'appareil est déformée et une pale de l'hélice est cassée à son extrémité en heurtant le sol.
Le pilote et ses passagers n'ont pas ressenti de choc, personne n'est blessé.

Compte-rendu d'évènement de sécurité

Aviation générale

Volet analyse

Version
18 décembre 2015

Classe de l'évènement ○ Incident ○ Incident grave ◉ Accident

Cf. règlement (UE) nº 996/2010, article 2
http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32010R0996&qid=1449479254765&from=FR

Statut de l'évènement ○ Ouvert, analyse en cours ○ Clos avec analyse détaillée* ◉ Clos avec analyse sommaire

**Si l'analyse comporte des informations non textuelles (ex : photos), joindre les documents complémentaires au présent formulaire lors de la notification de l'analyse*

A quelle(s) catégorie(s) d'accident(s) l'évènement aurait-il pu conduire / a-t-il conduit ?

- ☐ Perte de contrôle en vol
- ☐ Collision en vol
- ☐ Collision avec le sol ou avec un obstacle sans perte de contrôle
- ☐ Sortie de piste
- ☐ Collision au sol
- ☐ Toucher en dehors de la piste
- ☐ Contact anormal avec la piste
- ☑ Autre, précisez : Perte de contrôle au roulage après atterrissage

Type (s) d'évènement(s) :

- ☑ Approche non stabilisée ou non conforme
- ☐ Position inusuelle (assiette, inclinaison, incidence…)
- ☐ Evénement lié aux conditions d'aérodrome (état de la piste et aérologie)
- ☐ Rencontre de phénomènes météo dangereux hors proximité de l'aérodrome (orage, turbulence, givrage)
- ☐ Mise en oeuvre inadaptée des systèmes aéronef (masses et centrage, vitesses, trajectoires, configuration aéronef,…)
- ☐ Evénement lié à des travaux/maintenance sur ou à proximité d'une piste
- ☐ Mauvaise coordination / exécution des opérations sol (dégivrage, chargements, arrimages, maintenance en ligne…)
- ☐ Incursion sur piste
- ☐ Perte de séparation en vol
- ☐ Pénétration d'espaces
- ☐ Péril animalier dont aviaire
- ☐ Défaillance des interfaces sol-bord (incompréhension, inadaptation des infos transmises,…)
- ☐ Evénement relatif à l'entretien de l'aéronef
- ☐ Feu/fumée en vol
- ☐ Défaillance de système bord entraînant une perturbation de la gestion du vol
- ☐ Dépressurisation
- ☐ Dommage aéronef suite à rencontre de FOD
- ☑ Autre, précisez : Perte de contrôle au roulage après atterrissage

Plus d'informations sur la notification des évènements, la culture juste, la confidentialité des informations transmises :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/Notifier-un-incident,44973.html

Résultats de l'analyse et mesures prises

Suite à analyse de l'évènement, description des causes de l'évènement et des mesures prises le cas échéant pour réduire le risque.

L'approche à gauche de l'axe aurait du amener le pilote à décider d'une remise de gaz. Un second circuit aurait peut-être permis une meilleure estimation de la force et de la direction du vent.

Dans le cas d'une deuxième approche dans les mêmes conditions, il aurait peut-être été judicieux de prendre la piste 02 non revêtue, celle-ci sollicitant le train d'atterrissage dans une moindre mesure par rapport à la piste revêtue.
Il serait peut-être préférable, si le choix le permet, d'opter systématiquement pour la piste non revêtue pour un avion à train classique tel que le DR1050.

Envoyez votre compte-rendu à votre aéroclub / votre structure ou, à défaut, à la DSAC-IR géographiquement compétente :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/adresses_notification.pdf
En cas d'accident ou d'incident grave, envoyez également une copie de ce compte-rendu sans délai au BEA :
permanence@bea-fr.org
En cas de collision aviaire, remplissez le formulaire complémentaire et envoyez également une copie de ce compte-rendu au STAC :
http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/fne_impact_animalier.pdf
Si l'évènement implique la gestion du trafic aérien, envoyez également une copie de ce compte-rendu à la DSNA :
do-analyse-incident@aviation-civile.gouv.fr
Si l'évènement implique l'exploitant d'aérodrome, l'assistance en escale, et/ou l'organisme en charge de la maintenance de l'aéronef, envoyez également une copie de ce compte-rendu à ce(s) derniers.