

// Vu sur le net

Erratum: vous avez pu constater qu'une coquille s'était glissée dans le premier article de la Veille de la semaine dernière. Il faut ignorer les mots avant « au-delà », qui marque le vrai début de l'article.

Actions involontaires du pilote : un A320 d'Etihad atterrit sur le côté droit de la piste de Calicut (Inde) par conditions météorologiques dégradées



Le 20 juin 2019, un A320 d'Etihad commence son approche de l'aéroport de Calicut (Inde). Parmi les menaces spécifiques à la plate-forme (mentionnées dans la documentation des équipages) figurent une tendance à la stagnation des eaux de pluie sur la piste et des fluctuations du Glide. La saison de la mousson vient de commencer et une forte pluie s'abat sur l'aéroport au moment où l'avion s'apprête à atterrir. Il fait nuit. Par crainte d'aquaplaning, le commandant de bord préfère remettre les gaz. Une dizaine de minutes plus tard, informé d'une amélioration des conditions météorologiques par le contrôle, l'équipage tente une deuxième approche. A 1000 ft/sol, l'avion est prêt pour l'atterrissage et stabilisé. Le pilote automatique est déconnecté à 730 ft et le commandant de bord (PF), conscient des

fluctuations du Glide, s'aide du PAPI pour suivre la pente d'approche. Au passage du seuil, à 50 ft, la pluie s'intensifie soudain. L'avion est alors axé sur la piste de 2860 m de long, qui dispose d'un balisage lumineux latéral mais pas de balisage axial. Focalisé sur la réalisation de l'arrondi et désireux d'effectuer un atterrissage doux en raison de la masse élevée de l'avion et de la pente ascendante de la piste, le commandant de bord tarde à poser l'avion. Durant le long arrondi, l'A320 vire insensiblement vers la droite et touche le sol à 910 m du seuil, à environ 14,5 m à droite de l'axe de la piste. Il continue ensuite à dévier vers la droite malgré les actions du commandant de bord sur les palonniers. Le train principal droit écrase cinq feux de piste et ses pneumatiques sont endommagés. Alors qu'une alarme faisant état d'une faible pression des pneus s'affiche à l'ECAM, le pilote parvient à ramener l'avion vers l'axe de la piste et rejoint l'aérogare sans autre incident. Un remplacement des roues est effectué dans la foulée par la maintenance mais la compagnie préfère renoncer à assurer le vol retour. Les conversations enregistrées par le CVR, resté sur ON durant l'escale, seront effacées, privant les enquêteurs d'informations utiles à l'établissement des faits ; les données du FDR seront, elles, préservées.

Selon le rapport publié par l'organisme d'enquête des Emirats Arabes Unis, lors de l'arrondi (qui a été relativement long), le commandant de bord a procédé à plusieurs actions légères et involontaires en roulis qui ont fait dévier la trajectoire de l'avion vers la droite. Alors que l'avion était dans l'axe au moment du franchissement du seuil, concentré sur la réalisation de l'arrondi, il a perdu ses références visuelles extérieures, une situation favorisée par l'intensité soudainement plus forte de la pluie et l'absence de balisage lumineux axial de piste. Surpris et en proie à une charge de travail élevée, il n'a pas apporté les corrections nécessaires après le toucher des roues, agissant d'abord sur le palonnier de gauche, ce qui a accentué la dérive de l'avion vers la droite. Le rapport précise par ailleurs que le copilote n'a pas correctement joué son rôle de PM, omettant d'annoncer la déviation vers la droite qu'il avait pourtant remarquée dès le franchissement du seuil. Plusieurs recommandations de sécurité sont formulées à l'attention de la compagnie aérienne, notamment en matière de CRM, d'analyse et de réduction

des risques spécifiques aux vols de/vers Calicut (notamment en période de mousson) et de sensibilisation des pilotes à la préservation des données CVR après la survenue d'un incident. Une recommandation est également adressée à l'exploitant de l'aérodrome de Calicut afin qu'il prenne les mesures appropriées pour améliorer la sécurité des opérations aériennes.

[Rapport](#)

Perte de contrôle en vol d'un Cessna 210M en raison d'un écart insuffisant par rapport à une cellule orageuse



Le 25 novembre 2019, le pilote d'un Cessna 210M se prépare pour un vol VFR de transport de passagers au départ de l'aéroport de Darwin (Nord de l'Australie). En raison d'une forte activité orageuse, l'avion décolle avec une trentaine de minutes de retard. Peu de temps après le décollage, le pilote décide de dévier de 5 NM à droite de la trajectoire prévue pour éviter une grande cellule orageuse qui se trouvait à 5 NM à gauche de la trajectoire. Environ 10 minutes après le décollage, alors qu'il maintient 3500 ft, l'avion rencontre subitement de fortes turbulences. Le

pilote perd le contrôle de l'avion pendant plus de 3 minutes, et trois passagers sont légèrement blessés. Les données radar indiqueront que la vitesse sol la plus élevée de l'avion a été de 210 kt ; le taux de descente a atteint 5000 ft/min. L'avion atterrit à destination sans autre incident. Après une inspection réalisée par le pilote, il repart pour un autre vol. L'incident ne sera notifié à la compagnie qu'à la fin des vols de la journée. Dès qu'elle en a été informée, la compagnie a

immobilisé l'avion en attendant les résultats d'une inspection technique de précaution.

L'organisme d'enquête australien (ATSB) rappelle que la principale protection contre les turbulences en atmosphère orageuse est l'évitement des cellules convectives. A la suite d'un autre incident impliquant le même type d'appareil, la compagnie avait modifié ses procédures pour y préciser que le pilote devait maintenir un espacement avec les cellules orageuses. L'espacement de 10 NM maintenu par le pilote est jugé insuffisant par l'ATSB. Par ailleurs, l'enquête a établi que la compagnie ne disposait pas de consigne particulière pour la notification immédiate des événements exceptionnels.

 [Rapport](#)