

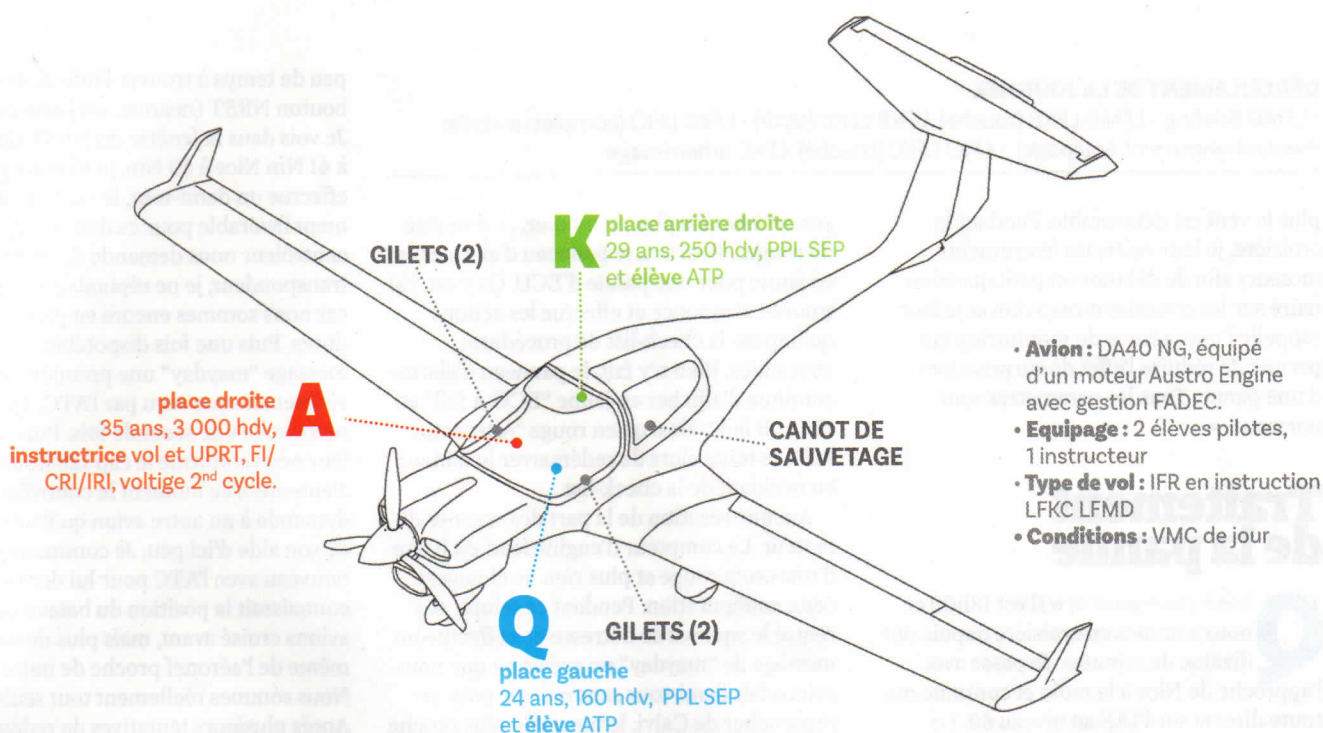
DOCUMENT EXCLUSIF

Amerissage au large de la Corse...



Le récit de l'équipage du DA40

VENDREDI 5 MARS DERNIER, EN FIN DE JOURNÉE, UN DIAMOND DA40 NG IMMATRICULÉ F-HRPM DÉCOLLE DE CALVI POUR REJOINDRE CANNES, SON POINT DE DÉPART. À SON BORD, UNE INSTRUCTRICE ET DEUX ÉLÈVES PILOTES. APRÈS ENVIRON 40 MINUTES DE VOL, LE MOTEUR S'ARRÊTE DÉFINITIVEMENT. POUR INFO-PILOTE, L'ÉQUIPAGE QUI A SOUHAITÉ GARDÉ L'ANONYMAT, EST REVENU SUR CET ACCIDENT EXEMPLAIRE : DE LA GESTION DE LA PANNE À L'AMERRISSAGE JUSQU'AU SAUVETAGE EN MER, HÉLITREUILLÉS DEPUIS LEUR CANOT DE SURVIE. « Q », L'ÉLÈVE EN PLACE GAUCHE ET « A », L'INSTRUCTRICE QUI REPREND LES COMMANDES POUR L'AMERRISSAGE NOUS LIVRENT LEURS REX...



« Nous utiliserons ces lettres **K**, **A** et **Q** pour la suite du REX afin de vous donner le retour de chacun pendant les différentes phases de l'accident. Ce sont des retours basés sur les ressentis à l'instant T pour expliquer les facilités ou les difficultés que nous avons rencontrés en faisant appel à notre mémoire qui, dans certains moments, est devenue floue voire inexistante ».

Avant la panne

Q (élève place gauche) « Je suis élève pilote de ligne, en formation ATP intégrée dans un centre FTO de la Côte d'Azur, j'ai 24 ans et j'ai environ 150 heures de vol. J'ai commencé l'entraînement IFR en décembre 2020 et j'arrivais au mois de mars avec une vingtaine d'heures de vol aux instruments sur DA40. Mon binôme et moi avions choisi d'aller en Corse pour effectuer des approches à Bastia, Calvi et Ajaccio. La météo n'étant pas très clémente en France continentale ce vendredi 5 mars, le choix de la Corse était judicieux pour pouvoir voler ce jour-là.

Briefing prévu pour 13h, la visite prévol était terminée et tous les éléments de sécurité avaient été vérifiés comme d'habitude, à savoir les gilets de sauvetage et le canot que nous prenons systématiquement pour les traversées vers la Corse. J'avais placé le dit canot sur le siège arrière gauche, car je sais que **K** préfère s'asseoir à droite pour pouvoir regarder le pilote aux commandes. Le briefing ne soulève aucun point qui aurait pu venir s'opposer au départ en vol. Le vol

aller Cannes/Bastia/Calvi/Ajaccio est effectué par **K** et se déroule sans incident, pas de bruits suspects, ou d'indications inquiétantes de la part du moteur.

Je récupère l'avion à Ajaccio vers 16h30 et refais le plein (28 USG) avec un agent BP particulièrement minutieux qui vérifie plusieurs fois qu'il s'agit bien de Jet A1.

Nouvelle visite prévol effectuée à trois avant la mise en route et vérification de la météo pour le vol retour. J'obtiens une clairance pour Calvi et je suis par conséquent les procédures et les check-lists qui m'emmènent jusqu'au point d'attente. Là, je fais les essais moteurs et teste les deux ECU (unités de commande électronique) ainsi que le relais automatique qui s'effectue lorsque l'un de ces deux calculateurs tombe en panne. Rien à signaler, tous les paramètres moteur sont au vert et le décollage à puissance max se déroule sans souci. Encore une fois rien d'anormal, et j'effectue la check-list après décollage alors que nous montons dans l'axe de piste pour rentrer à Cannes. Comme la check-list le demande, je vérifie les paramètres moteur, tous dans le vert.

Nous nous établissons au FL060 avec une clairance directe pour l'IAF (Initial Approach

Fix) de Cannes. La météo est bonne, la visibilité correcte, la température positive et je commençais à bien connaître l'approche de Cannes, j'étais donc assez serein pour cette fin de journée. S'engage alors une discussion avec **A** à la faveur du calme qu'offre la croisière. **A** me masque l'écran de droite, sur lequel apparaissent les paramètres moteur, et me pose toute une série de questions pour tester et améliorer ma connaissance de la machine. En règle générale, on vérifie d'un rapide coup d'œil que toutes les jauges et compteurs sont dans le vert, mais il est plus rare de s'attarder précisément sur les valeurs de chacun de ces indicateurs. Ce jeu sous forme de questions/réponses est donc l'occasion de constater une nouvelle fois que tout fonctionne correctement. **A** termine l'échange en me disant que la connaissance de ma machine m'évitera d'être surpris le jour où une panne surviendra. »

A (instructrice place droite) « Nous sommes en croisière au FL060 sous pilote automatique. **Q** avait choisi initialement le FL080. Je lui conseille de prendre un niveau inférieur par rapport aux conditions météo et de travailler le côté opérationnel. Ce jour-là, plus on monte,

DÉROULEMENT DE LA JOURNÉE

• LFMD Briefing • LFMD LFKB (touché) LFKB LFKC (MAP) • LFKC LFKJ (complet+avitaillement+changement équipage) • LFKJ LFKC (touché) LFKC amerrissage

plus le vent est défavorable. Pendant la croisière, je leur cache les instruments moteurs afin de débiter un petit questionnaire sur les connaissances avion et je leur rappelle l'importance du monitoring qui permet de réduire l'effet de surprise lors d'une panne. Tous les paramètres sont normaux. »

Traitement de la panne

Q (élève place gauche) « Il est 18h00 et nous sommes en croisière depuis une dizaine de minutes. Je passe avec l'approche de Nice à la radio et continue ma route directe sur l'IAF au niveau 60. Le moteur ronronne normalement et le compteur engine load indique 75 %, comme cela est recommandé sur DA40 NG. Sans prévenir, le fond sonore du moteur s'arrête d'un coup et une alarme retentit. Le pilote automatique tente de maintenir le palier, mais n'y parvient pas. L'avion dévie de sa trajectoire initiale sur la gauche et perd de l'altitude immédiatement. Je regarde le tableau de bord et annonce "ECU A and B failure". Je comprends rapidement qu'il ne s'agit pas d'une panne pour exercice alors qu'A reprend les commandes et me demande de sortir la check-list. Je perds une dizaine de secondes à trouver la bonne page... S'agit-il d'une "abnormal" ou d'une "emer-

gency" ? On n'a plus de moteur, ce doit être du rouge... Pourtant le panneau d'alarmes est en jaune pour une panne d'ECU. Ça y est, j'ai trouvé ! J'annonce et effectue les actions qu'impose la check-list de procédures anormales. Rien n'y fait, le panneau d'alarme continue d'afficher en jaune "ECU A fail" et "ECU B fail", ainsi qu'en rouge "Alternator fail". Je tente alors de redémarrer le moteur en m'aidant de la check-list.

Aucune réaction de la part des organes du moteur. Le compteur d'engine load est barré d'une croix rouge et plus rien ne changera cette configuration. Pendant ce temps, A a rentré le squawk de détresse et a effectué un message de "mayday" en précisant que nous avions fait demi-tour sans moteur pour se rapprocher de Calvi, le terrain le plus proche à environ 45 nautiques. Un rapide calcul avec la finesse de l'avion nous confirme que la côte est inaccessible et qu'il va falloir préparer l'avion et nous-mêmes pour un amerrissage d'urgence. »

A (instructrice place droite) « Quelques minutes après, j'entends l'alarme "Caution" avec l'indication "ECU A fail" et immédiatement "ECU B fail" avec l'arrêt du moteur. Je ressens à cet instant un moment de décélération assez net. Je perds du temps à réaliser que nous avons une panne moteur, car je focalise sur le "Caution" sans voir de "Warning". La vitesse décélère rapidement, je décide de reprendre l'avion à la main en déconnectant l'auto-pilote et j'effectue les procédures d'urgence. Je demande à Q de prendre la check-list des ECU fail et de la lire. Pendant qu'il lit la check-list, je me dis : "Mais c'est une panne moteur, est-ce bien nécessaire de la faire ?" Je lui demande ensuite de faire la check-list panne moteur et redémarrage moteur. Nous perdons de l'altitude, à ce moment-là, je me rends compte que nous sommes sous plan de vol IFR et que nous ne pouvons pas nous permettre trop d'écart. J'affiche alors le code 7700. A partir de ce moment, tout est plus clair et méthodique dans ma tête. Tout en faisant les check-lists que Q lit, je regarde quelle terre est la plus proche, je perds un

peu de temps à trouver l'info alors que le bouton NRST (nearest) est juste devant moi. Je vois dans la fenêtre du NRST Calvi à 41 Nm Nice à 50 Nm, je n'hésite pas et effectue un demi-tour, le vent étant également favorable pour ce demi-tour. Le contrôleur nous demande de vérifier notre transpondeur, je ne réponds pas tout de suite, car nous sommes encore en pleines procédures. Puis une fois disponible, je lance le message "mayday" une première fois, visiblement pas reçu par l'ATC. Donc je le renouvelle une seconde fois. Puis le contrôleur nous confirme le cap 120 à suivre. J'entends à ce moment le contrôleur qui demande à un autre avion qu'il aura besoin de son aide d'ici peu. Je communique à nouveau avec l'ATC pour lui demander si il connaissait la position du bateau que nous avions croisé avant, mais plus de réponses, ni même de l'aéronef proche de notre position. Nous sommes réellement tout seuls. Après plusieurs tentatives de redémarrage moteur, j'abandonne et passe à la préparation de l'amerrissage, une décision pas simple à prendre. »

Préparation à l'amerrissage

Q (élève place gauche) « K se charge de nous donner nos gilets de sauvetage et de sortir le canot pour pouvoir le gonfler le moment venu.

L'altitude descend rapidement et le stress rend les manœuvres fébriles. Il faut se détacher, libérer ses jambes des planchettes de vol et iPad, enlever son casque et enfiler le gilet, avant de remettre son casque et de se rattacher. Je ne suis pas sûr de la manière d'attacher le gilet avec la sangle et trouve l'opération trop complexe vu l'encombrement de ma position, avec tous les objets et câbles qui m'obstruent. J'ai peur de mal l'attacher et de me retrouver bloqué ou pris dans quelque chose au moment de l'évacuation. Je me dis qu'en le passant juste autour du cou, j'aurais tout le temps de l'attacher correctement une fois à l'eau en me tenant à la carlingue. Une fois tout cela fait, je tente une nouvelle fois de faire repartir le moteur, toujours sans effet. Nous entendons que le contrôleur de Nice a bien saisi la gravité de notre situation, puisqu'il demande à un autre



Tracé de l'avion sur FlightRadar24.

« L'avion commence doucement à toucher l'eau, puis rapidement c'est un arrêt net, propulsée vers l'avant, ma tête tape la casquette du tableau de bord. »

Le retour eu lieu
à la tombée de la nuit.
(Photo d'illustration)

« Il n'a pas du s'écouler plus de 3 minutes entre le moment où l'avion a touché l'eau et celui où il a terminé de disparaître... »

avion faisant route inverse de se préparer à nous chercher en mer, malgré la tombée de la nuit imminente.

Nous sommes à 1 000 pieds et **A** nous demande d'ouvrir les verrières. **K** s'exécute et la verrière arrière est arrachée par le vent relatif alors que je déverrouille la verrière centrale pour pouvoir la soulever rapidement une fois à l'eau. Les conversations deviennent inaudibles à cause de l'air qui s'engouffre dans l'avion par la porte arrière ouverte. Je constate alors que j'ai oublié de me rattacher après l'enfilage du gilet, je le fais rapidement avant de tenter une dernière fois de faire repartir le moteur à 500 pieds, un peu désespérément et incrédule face à une situation aussi improbable. Il ne se passe toujours rien, l'hélice continue de tourner en windmill et, de toute façon, ce n'est plus le moment, l'amerrissage est inévitable et il faut se préparer au choc. »

A (instructrice place droite) « Je demande à **K**, derrière, de nous donner les gilets, de les enfiler sans les gonfler, le gilet étant pour moi un élément très familier, je l'enfile sans regarder et l'attache. **K** et **Q** ont du mal à enfiler leur gilet.

Ensuite je dis à **K** de regarder comment est le canot, et de commencer à l'ouvrir sans le percuter et de l'attacher à l'avion. Il me demande à plusieurs reprises comment faire, mais je n'arrivais pas à lui répondre, j'étais concentrée sur le pilotage.

Je lui demande d'ouvrir la verrière arrière, qui s'arrache immédiatement. Je la vois s'envoler et j'ai le sentiment de commencer à casser l'avion.

Devant, **Q** tente encore de redémarrer l'avion. Je lui dis que cela ne sert plus à rien et de se concentrer sur la suite. Je lui demande de déverrouiller la verrière avant. Avant l'impact, je débranche tous

les casques pilotes, et hésite à me détacher, puis le fait de peur de rester coincée, de me noyer et de ne pas pouvoir aider **Q** et **K** à sortir.

Je décide de sortir le poignard, qui se trouve attaché sous le siège droit, et le mets à côté de ma jambe droite, car je me souviens qu'il est difficile à sortir de son emplacement. »

Amerissage

Q (élève place gauche) « J'enlève mes lunettes de vue et les laisse tomber à mes pieds pour éviter qu'un choc ne me blesse avec. Ne pas voir correctement sera assez handicapant pour la suite. Je me retourne pour échanger un regard avec **K**, on se signe. La mer défile de plus en plus bas et **A** amène l'avion jusqu'à sa vitesse de décrochage sans jamais perdre le contrôle de l'appareil. Les ailes sont bien à plat et nous touchons la mer avec beaucoup de brutalité. Nous glissons sur la surface, l'eau éclabousse la verrière et nous passons de 60 nœuds à 0 en une seconde.

Le choc a été totalement annulé par la ceinture de sécurité pour ma part, et celle-ci ne m'a pas coupé la respiration. Il y a un moment de flottement où tout le monde se regarde, écourté par l'irruption immédiate de l'eau dans la cabine. Elle s'engouffre par l'ouverture béante à l'arrière et par toutes les aérations et prises d'air. Je me détache de la main droite alors que je pousse sur la verrière de la gauche, elle s'ouvre tout à fait normalement et j'évacue en me mettant sur l'aile qui flotte pour l'instant. **A** est déjà à l'eau et nous dit qu'il faut sauter à notre tour et gonfler le canot. Je n'ai pas gonflé mon gilet de sauvetage en constatant que le canot s'emplissait d'air très rapidement. Je ne

voulais pas être gêné dans mes mouvements. J'attrape mon sac à dos encore dans l'avion et saute à l'eau. Quelques instants plus tard nous nous retrouvons tous les trois sur le canot. Un regard vers l'avion, je vois que l'hélice est complètement pliée, d'ailleurs le nez de l'appareil commence à basculer vers l'avant et c'est bientôt tout le DA40 qui se met à la verticale et plonge entraîné par le poids de son moteur et de la cellule pleine d'eau. Il n'a pas dû s'écouler plus de 3 minutes entre le moment où l'avion a touché l'eau et celui où il a terminé de disparaître. »

A (instructrice place droite) « Je décide de ne pas sortir les volets pour garder l'approche la plus plate possible et avoir déjà l'assiette de l'arrondi en me mettant parallèle à la houle qui n'est pas très forte. Puis j'attends en gardant l'avion le plus stable possible. J'entends l'alarme de décrochage. Je pousse sur le manche immédiatement pour ne pas aller au décrochage. L'avion commence à toucher doucement l'eau puis, très rapidement, un arrêt net. J'entends un bruit sourd en étant propulsée vers l'avant et je tape la casquette du tableau de bord. Je me force à ne pas fermer les yeux et de bien les garder ouverts pour ne pas m'endormir. Je vois l'eau qui passe au-dessus de la verrière, puis de nouveau le ciel et l'horizon à ma droite. Nous sommes sur l'eau, l'avion sur le ventre, en un morceau. **Q** ouvre la verrière, je sors par la droite. J'ai du mal à me relever et à respirer. Je suis debout, les deux pieds sur l'aile, je tourne la tête et vois **Q** et **K**, eux aussi sur l'aile, c'est gagné, ils sont sains et saufs. Je gonfle le gilet. J'ai peu d'images de ce moment-là. La prochaine image est celle dans l'eau, à l'arrière gauche de l'avion. Voyant **Q** et **K** sur l'aile, je leur dis de gonfler

les gilets et de sauter dans l'eau. L'image suivante, nous sommes tous les trois dans le canot et je vois la dérive de l'avion qui coule. Un sentiment d'échec, j'ai perdu l'avion, qu'est-ce que je vais pouvoir leur dire... »

Dans le canot...

Q (élève place gauche) « Nous faisons une rapide inspection de notre état de santé, **K** et moi n'avons rien, **A** est ouverte au niveau de l'arcade et du nez. S'ensuit un inventaire du matériel à bord du canot : une rame, un gonfleur manuel, deux feux de Bengale, une pelle pour écopper, de la ficelle, un miroir, le portable de **K** encore épargné par l'eau et une bouteille d'eau dans mon sac. Il faut d'ailleurs vider le canot de toute l'eau qui s'y trouve, car nous sommes déjà trempés et frigorifiés. Quelques minutes plus tard, un petit avion commence à faire des 360° au-dessus de nous après l'avoir attiré avec un feu de Bengale. Il finit par partir et nous nous retrouvons seuls en mer alors que la nuit tombe. Un bang super-sonique et c'est maintenant un avion de chasse qui sera le prochain à venir nous survoler pendant une vingtaine de minutes. Nous établissons une communication précaire avec le flash du portable.

Cela doit faire déjà deux heures que nous sommes sur le canot et le froid devient insupportable. Au loin nous voyons une lumière sur l'horizon. Est-ce la côte ? Un bateau ? Nous ne savons pas et ramons pour toujours garder le visuel sur ce repère alors que la houle nous fait dériver.

Nous comprenons qu'il s'agit bien d'un navire qui vient droit sur nous, bientôt précédé par un hélicoptère qui se distingue par son halo lumineux. Nous reconnaissons ses feux de position et l'attirons lui aussi avec le dernier feu de Bengale. Il passe à côté et se positionne derrière nous en altitude pour superviser l'opération de sauvetage qu'un deuxième hélicoptère réalisera. Ce dernier arrive rapidement après le premier et semble beaucoup plus gros. Son bruit est assourdissant et il descend lentement vers nous, deux silhouettes sur un treuil apparaissent dans la nuit. Ce sont des plongeurs qui arrivent en nageant et nous demandent nos âges et l'état de nos blessures. **K** et moi serons hélitreuillés d'abord, **A** sur civière un peu après. Nous terminons dans un Puma de l'Armée de l'Air en route pour l'hôpital d'Ajaccio. »

A (instructrice place droite) « Nous voilà dans le canot. Nous sommes contents et on annonce avec joie : "On a réussi ! On a réussi !". Rapidement on entend un

« Nous voilà dans le canot. Nous sommes contents et annonçons avec joie : on a réussi ! On a réussi ! Nous avons un trou dans l'embarcation. Nous commençons à écopper l'eau. »

bruit de dégonflage et les élèves se mettent à tour de rôle à boucher le trou. Je commence à regarder les équipements de notre canot, tous les équipements étaient très familiers. Je vois deux feux de signalisation, un anneau avec une corde, une écope, un miroir de signalisation, un couteau pour corde, un gonfleur. Nous commençons à écopper l'eau qui est dans le canot.

Ensuite on entend le bruit d'un avion, je prends alors le premier bâton de signalisation, il est différent de ceux que je connais, mais le principe est le même. Je regarde le sens et dévisse le bouchon puis tire la ficelle une fois l'avion en vue. L'avion tourne plusieurs fois, le pilote nous fait coucou.

Nous voilà rassurés. Puis l'avion part. On commence à avoir froid. Je me souviens d'une méthode pour ne pas avoir froid en bougeant les mains comme des ciseaux, je leur montre. Je lance un début de conversation en demandant où est-ce qu'ils sont nés et de me parler de leur enfance. **Q** et **K** continuent de se relayer pour boucher le trou. Je vois un cône de réparation et je dis "ça peut réparer le trou ?". Je leur demande de me décrire le trou, on ne peut pas trop bouger pour ne pas chavirer. Je n'arrive pas à comprendre comment est ce trou et nous décidons de ne pas mettre le cône. **K** se rend compte qu'il a son téléphone dans sa poche, par chance il marche encore, mais

sans réseau. Je lui demande de m'ouvrir la boussole et le plan. Nous ne sommes pas loin de Calvi. Je vois la rame dans le canot et je décide de ramer. Je vois qu'on ne bouge pas du tout, mais ça me tient chaud. Je dis à **K** de prendre le relais de temps en temps et il se met à ramer.

Soudain le mur du son retentit, **Q** et **K** prennent peur et se demandent ce que c'est, je leur dis que c'est le mur du son et qu'on a deux possibilités, soit nous sommes dans la zone réservée qui est en mer, soit c'est pour nous. La nuit commence à tomber. On entend à plusieurs reprises le bruit d'un avion de chasse mais nous ne le voyons pas. **K** allume la lumière du téléphone et l'oriente vers le ciel en faisant de grands gestes pendant que **Q** cache par intermittence la lumière du canot. Je commence à voir les lumières de l'avion, puis un battement d'ailes au-dessus de nous. C'est bon, il nous voit ! Il passe une seconde fois et refait un battement d'ailes. Je décide de ne pas utiliser le deuxième bâton, en expliquant la raison, et de le garder plutôt pour ceux qui viendront nous récupérer. Puis il part.

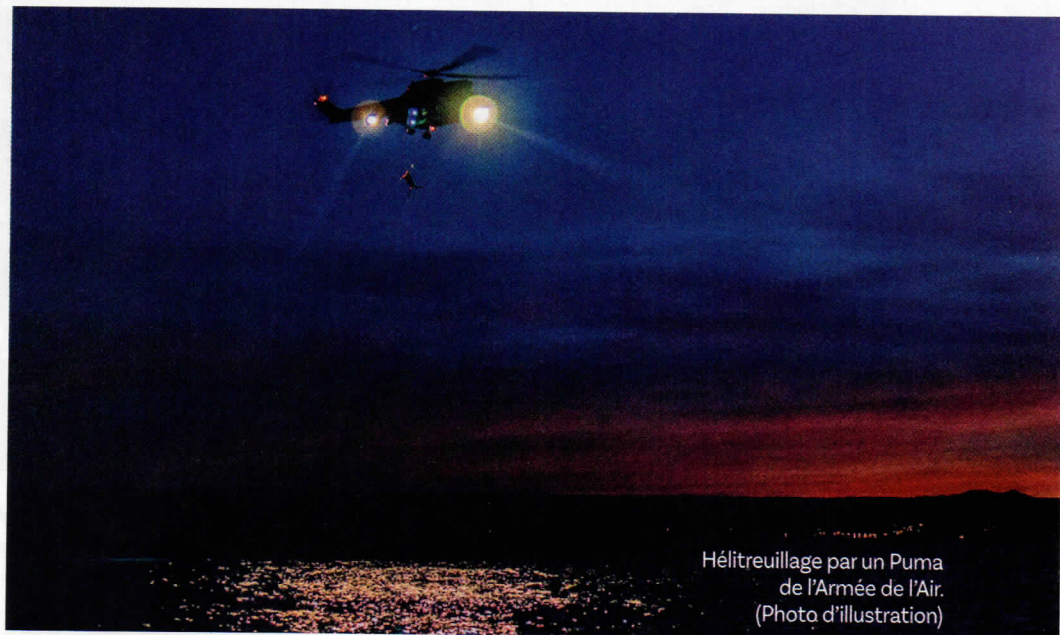
Nous commençons à devenir paranoïaques au moindre bruit qui pourrait ressembler à un rotor d'hélicoptère. On voit des lumières au loin avec la nuit qui arrive, est-ce Calvi ? Est-ce le bateau que nous avons vu pendant le vol ? Nous sommes maintenant dans le noir et il fait froid. Nous prenons de l'eau



Le canot qui a accueilli les trois rescapés.

dans le canot de temps en temps lorsque la houle est plus forte. Nous sommes encore sur le toit du canot, je leur dis qu'il faut absolument qu'on se mette à l'abri. **Q** me dit : "Mais le trou ?". Je lui dis que ce n'est pas grave, il faut se réchauffer. Il lâche sa main puis, plus rien, pas de bruit de dégonflage. Une nouvelle fois, nous sommes contents. Du coup, **Q** se rapproche de moi, car je suis au niveau de l'ouverture du toit du canot. Il se faufile dessous et retourne se mettre le plus loin possible, puis c'est au tour de **K** qui se rapproche de moi et qui passe sous le toit. Nous arrivons enfin à être à l'abri du vent. On se rend compte qu'il y a encore beaucoup d'eau dans le canot. Il se passe pas mal de temps et je commence à me demander si on va s'en sortir et m'imaginer le pire, mourir de froid ou être mangé par des requins. Je commence à me sentir faible et plus dans mon élément. Je me dis que je ne peux plus protéger **Q** et **K**. On a réussi à s'en sortir et ça ne peut pas s'arrêter là ! **K** tente de me faire parler de mon séjour à Tahiti, mais je n'arrive plus et je commence à avoir le mal de mer.

K regarde les lumières et avec **Q** ils se posent des questions, mais les lumières se rapprochent de plus en plus, puis on entend le bruit des hélicoptères, je cherche le deuxième bâton de signalisation et leur dis : "C'est bon pour vous ? J'utilise le dernier ?" Ils me répondent que oui. J'ai un peu plus de mal à le mettre en œuvre, j'attends un peu qu'ils se rapprochent, puis je tire sur la ficelle. J'ai du mal à garder le bras tendu. Je vois la fumée partir dans tous les sens. Je sens le chaud sur ma main. Je décale mes doigts, mais ça devient de plus en plus chaud et je lâche le bâton. Je le vois passer sous le canot en espérant que ce dernier ne soit pas endommagé. Le premier hélicoptère passe, mais ne nous éclaire pas. **K** est tout excité et se lève avec son téléphone pour faire de grands signes. L'hélicoptère ne nous éclaire toujours pas, mais finit par faire retentir sa sirène au-dessus de nous. Le second hélicoptère arrive, on commence à ressentir beaucoup de souffle autour du canot avec



Hélicoptère par un Puma de l'Armée de l'Air. (Photo d'illustration)

la mer qui s'agite. L'eau continue de rentrer par moments. **K** annonce voir un câble avec des personnes dessus. Je regarde par l'ouverture et je vois deux choses qui arrivent très rapidement sur nous. A se demander si réellement on est du même camp... Puis les deux plongeurs s'appuient sur notre canot en faisant rentrer énormément d'eau à l'intérieur. Ils nous posent des questions puis **K** est évacué en premier, puis **Q** et enfin moi, par civière. »

Conclusion

A (instructrice place droite) « Mon expérience de PNC (10 ans) m'a permis d'être dans mon élément avec les équipements de sécurité et de secours. On a beau penser que ces maintiens de compétences ne servent parfois à rien, que l'on a pas envie encore de passer dans la boîte à claques, qu'on les prend à la légère mais non... tout est revenu, comment mettre le gilet sans le regarder, donner les consignes liées aux gilets, au canot et à l'évacuation, comment tenir le bâton de

signalisation... mais pas la valve de surprise ni les ancres flottantes d'un canot de sauvetage.

Mais ce que je souhaite mettre fortement en avant dans ce retour d'expérience, hormis le fait que tout se soit déroulé comme dans la théorie, car en théorie tout se passe bien... **K** et **Q** m'ont accordé leur confiance à 200 % dès le début de la panne, tout ce que je leur ai demandé, ils l'ont fait sans revenir sur mes décisions et actions. Ils avaient peur oui, comme moi, mais ils sont restés calmes et professionnels. Cette synergie a, pour ma part, énormément joué lors de l'amerrissage, j'étais dans de "bonnes conditions" pour poser l'avion. L'entraide dans le canot nous a permis de rester positifs, ils n'ont jamais osé me dire, par exemple, que mon visage était abîmé. Ou encore, lorsqu'on était en vue des lumières, je leur ai dit de ramer avec leurs mains et ils l'ont fait... C'est un travail d'équipe où chacun a eu un rôle important à jouer... »

Nous avons tous les trois repris les vols. Fly safe.

Illustrations : Gros - DR. Photos : DR - Armée de l'Air - DR - Diamond. Remerciements à Mikael Brageot

« Sérénité et professionnalisme » par Michel Barry

Ce récit est un document d'une rare intensité. On est surpris de constater à quel point l'équipage a choisi toutes les bonnes options, a exécuté les manœuvres les plus adaptées, tout en prenant le temps dans les quelques minutes de la descente de communiquer et de se distribuer les rôles. La personnalité de l'instructrice, qui a su rassurer ses élèves, est sans doute la clé de la réussite d'un amerrissage aussi difficile. Un appareil à train fixe capote la plupart du temps quand les roues touchent l'eau. Avec un appareil à aile basse comme le DA40, passer sur le dos aurait compliqué la situation. Comme pour l'amerrissage de l'A320 dans l'Hudson, la qualité du maintien des assiettes (longitudinale et latérale) de l'avion qui a été piloté jusqu'à l'impact explique sans doute qu'il n'ait pas capoté. L'orientation de la finale parallèle à la houle a dû également jouer un rôle important. Connaître son appareil, apprendre les procédures d'urgence, vérifier l'équipe-

ment de survie, connaître par cœur les séquences des ouvertures et des divers gonflements sont autant de savoir-faire que les pilotes doivent apprendre en détail. On y parvient en les simulant autant que c'est techniquement possible au sol, puis en les révisant en permanence. En équipage, l'attribution des rôles décidée lors du briefing et réactualisée au cours du vol porte ses fruits le moment venu. Et tôt ou tard ce moment peut survenir.

Madame, votre grand professionnalisme, ainsi que la sérénité que vous avez su faire régner à bord, seront, je le pense, cités en exemple pendant longtemps dans les écoles de pilotage. Vous et vos deux élèves, dont il ne faut pas oublier la participation efficace, avez démontré que ce professionnalisme et toutes les actions préalables qu'il implique, lors notamment de la préparation des vols, est la meilleure parade aux situations les plus désespérées. La vôtre l'était vraiment.