

Exclusif



Lundi 4 décembre 2023



Jean-Pierre Trimaille revient
sur le crash de Villejuif

«*Piloter jusqu'au bout*»

Analyse et propos recueillis : Michel Barry.

Lundi 4 décembre 2023. De retour de Rouen vers Toussus-le-Noble, lors d'une navigation IFR, Jean-Pierre Trimaille et deux élèves sont à bord d'un Piper PA-30 Twin Comanche. Vers 17 h, les deux moteurs de l'appareil lâchent. A 82 ans, l'instructeur aux 40 000 hdv* reprend les commandes et pose le bimoteur en plein cœur de Villejuif sur une « plateforme » improvisée. L'équipage s'en tire sain et sauf. Une prouesse aéronautique qui mérite d'être partagée.

Photos : Miguel Medina/AFP. TF1 Vidéo. Google Earth.

Retour sur un événement très médiatisé. Il y a moins d'une demi-heure, le Piper PA-30 Twin Comanche F-GPIR a décollé de l'aérodrome de Rouen.

Il s'agit d'un vol d'instruction en vue de l'obtention de qualifications professionnelles. A son bord, un équipage composé d'un instructeur, Jean-Pierre Trimaille, et de deux élèves-pilotes qui postuleront bientôt pour la qualification de vol aux instruments. Plus tard, ils se retrouveront aux commandes d'appareils de transport dans une compagnie aérienne comme l'ont fait plus de mille de leurs prédécesseurs depuis 1985. Formés par Jean-Pierre Trimaille, ou son équipe de six ou sept instructeurs au sein de l'école Trimaille Aéro Formation, ils ont toutes les chances, grâce au taux de réussite de la petite structure, de suivre les traces de leurs aînés venus pour la plupart, comme eux, de la filière aéroclub.

* Voir IP n° 796.



Jean-Pierre Trimaille, après le choc.



Figure

Figure 1. Cerclée en rouge l'étroite plateforme en plein centre de Villejuif, choisie pour tenter l'atterrissage forcé. Bien que le boulevard Maxime-Gorki à droite soit bien plus propice, Jean-Pierre Trimaille l'a délibérément ignoré « ... afin d'éviter les dégâts collatéraux ».

Mais auparavant, il faut réussir les épreuves en vol, très sélectives, de la qualification CPL-IR (« Commercial Pilot Licence-Instrument Rating »). Elle consiste à démontrer à bord d'un bimoteur classé IFR que l'on possède les rudiments de pilotage aux instruments, de jour ou de nuit, et en particulier que l'on est capable de piloter un bimoteur dont l'un des moteurs vient de tomber en panne. Et bien entendu, lors du test, l'examineur vérifiera que dans les phases les plus critiques du vol, juste après le décollage ou juste avant l'atterrissage, le postulant pilote est capable de poursuivre le vol en toute sécurité. Il se retrouvera après une panne simulée avec un seul moteur opérationnel. Il devra alors voler en mode dégradé après avoir sécurisé le moteur qui vient de tomber en panne et avoir réduit au maximum les traînées parasites qui ne feraient qu'accroître la dissymétrie du vol. C'est la raison pour laquelle il devra au plus vite couper l'alimentation inutile en carburant du moteur « mort », son allumage, passer l'hélice en drapeau afin qu'elle traîne le moins possible. Enfin il fermera les volets de capots pour effacer leurs traînées désormais inutiles.

Une procédure bien rodée à laquelle les vols d'instruction entraînent - jusqu'à ce que celle-ci soit effectuée à la perfection par le pilote seul à bord. Pas question encore à ce stade de travail en équipage.

Ce lundi 4 décembre 2023, il est un peu plus de 17 heures, le soleil est couché depuis 16 h 55 et il commence à faire nuit. Alors qu'il ne reste que quelques minutes de vol avant d'atterrir sur la piste 25 de Toussus-le-Noble (**figure 2**), un premier moteur s'arrête vers 4 000 pieds en descente. « *L'élève aux commandes en place gauche pense que je provoque une panne* »,

raconte Jean-Pierre Trimaille, en place d'instructeur droite. « *Mais moi qui n'ai rien fait, je suis le premier surpris...* », poursuit-il. L'élève, sans davantage de stratégie que celui démontré aux cours des leçons précédentes lors de pannes semblables, commence à « traiter » la panne, c'est-à-dire à effectuer l'ensemble de la procédure décrite ci-dessus. Le deuxième moteur tombe alors à son tour en panne.

Les trois membres d'équipage comprennent aussitôt qu'il ne s'agit pas d'un exercice mais que, situation totalement improbable sur un bimoteur, les deux moteurs sont en panne et qu'il faut chercher à se poser.

Très vite, l'instructeur prend les commandes, improvise une tentative de réalimentation d'un ou des deux moteurs en changeant de réservoir. « *Nous étions déjà en descente à 4 000 pieds, et vers 3 000 pieds, pour rattraper la partie finale de l'approche LPV 25 de Toussus, j'ai immédiatement mis... "pompe ON", changé de réservoir mais ça n'est pas reparti...* » Jean-Pierre Trimaille transmet un court message de détresse au contrôle. Les deux élèves, qui sont déjà des pilotes professionnels comprennent la situation. Celui en place arrière, en back-sit, voyant qu'il sera passif jusqu'à l'impact se protège en se mettant en boule. L'élève en place gauche laisse le libre champ à Jean-

1'50 entre la double-panne moteur et l'impact.

Pierre Trimaille. « *[...] Il commence à faire nuit, la zone est fortement urbanisée (voir figure 1), je repense une petite plateforme entre les immeubles à côté des garages. Elle est étroite, toutefois c'est elle que je choisis. Car bien que le boulevard Maxime-Gorki présente une zone plus dégagée et plus longue, je renonce à y poser l'appareil afin de ne pas mettre en danger les nombreuses personnes et véhicules qui*

circulaient encore à cette heure de fin d'après-midi d'hiver... »

Il s'est écoulé une minute cinquante entre le moment où les deux moteurs se sont arrêtés et le moment où le Twin Comanche arrive en planant entre les immeubles. « [...] **Au cours de la descente, je me concentrais sur la tenue de la vitesse, me retrouvant pour la première fois aux commandes de cet appareil, que je connais pourtant bien, avec les deux moteurs en panne... Je voulais à tout prix éviter le décrochage ce qui était difficile et déroutant à cause de la pente inhabituelle. J'ai choisi une vitesse de 70 nœuds car je savais que j'avais une marge par rapport au décrochage. Mais j'ai aussi pensé à minimiser la vitesse d'impact... »**

La brève descente se poursuit. « **Devant moi, les immeubles blancs entre lesquels j'ai choisi l'étroite plateforme sont bien visibles dans la nuit malgré la faible luminosité ambiante. Ils grossissent rapidement. Le choc est inévitable. »**

Pour Jean-Pierre Trimaille, il devient évident que l'étroit passage repéré de plus haut, quelques secondes auparavant, ne permettra pas aux onze mètres de l'envergure de l'aile de passer. Mais le pilote chevronné connaît ses classiques. Souvenons-nous qu'en cas de panne moteur, notamment au décollage, il est déconseillé de faire demi-tour sous peine de risquer de décrocher au cours du virage, l'avion étant alourdi par le facteur de charge. La recommandation d'aller droit en visant un passage entre les obstacles, arbres ou immeubles, a souvent permis de sauver les personnes. Les demi-ailes plus fragiles se cassent tout en absorbant une partie de l'énergie cinétique. Le fuselage et ses occupants se contentent d'un passage, même étroit, entre les obstacles. La cabine peut y ralentir sans trop de décélération et surtout sans choc dur. C'est le raisonnement du pilote quelques secondes avant que la demi-aile droite heurte un immeuble et ne soit arrachée. Heureusement, en prime, elle communique un mouvement tournoyant à l'avion qui dissipe pratiquement toute l'énergie cinétique avant que le fuselage ne finisse par toucher le sol sans trop de vitesse verticale.

La cabine n'est pratiquement pas déformée. Les trois pilotes sont secoués, se blessent superficiellement contre les parois du fuselage pendant l'impact, mais sont quasi indemnes. « **J'ouvre normalement la porte qui n'était miraculeusement pas tordue et j'aide mes élèves à sortir du fuselage qui repose sur le sol. »**

Quand on demande à Jean-Pierre Trimaille quels sont les enseignements qu'il tire de son accident, il donne des conseils qui devraient être entendus par tous les pilotes, du débutant au plus expérimenté. « **Il faut garder l'affaire en main. Il ne faut pas dire "J'ai un (ou les deux) moteur qui s'arrête! Ça y est je suis foutu..." Il ne faut pas attendre que cela se passe et rester inactif [ndlr: risque d'effet tunnel dû à la sidération]. Il faut continuer à essayer de piloter et chercher à minimiser l'impact. Même si c'est extrêmement difficile à faire. Et, bien sûr, il faut aussi avoir comme nous de la chance. Mais si on ne tente rien, on n'aura pas cette chance... »**

L'avion a été détruit mais les trois pilotes vont bien. Après autant d'émotions suivies de nombreux tracas bien compréhensibles, Jean-Pierre Trimaille continuera à voler et à former les futurs pilotes de ligne. Sa personnalité hors du commun et son expérience rare (82 ans, 40 000 heures de vol, dont au moins 25 000 en instruction et aucun accident) expliquent en partie la réussite de l'exploit. Son choix délibéré d'éviter le boulevard pour atterrir – plus facile mais très fréquenté à cette heure – montre ses qualités humaines. La tâche aurait été pourtant bien moins risquée pour lui que celle de viser l'étroite plateforme entre les immeubles.

Pourtant les trois recommandations qu'il donne modestement sont simples et devraient faire leur chemin dans l'esprit des pilotes. Elles pourront ressurgir en cas de panne. Ce sont : **garder la vitesse pour ne pas décrocher; choisir un site quasiment dans l'axe; piloter jusqu'au bout en évitant les plus gros obstacles.** ●

Figure 2. Projection de la trajectoire d'arrivée LPV piste 25 de l'aérodrome de Toussus-le-Noble sur la carte de la banlieue sud. Remarquez la vaste zone urbaine inhospitalière au sud de Paris. L'accident s'est produit dans le cercle rouge.

Figure 2

