

## Sortie latérale de piste lors du roulement à l'atterrissage

<b>Aéronef</b> Avion Robin DR400-120	<b>Immatriculation</b> F-GYKQ	<b>Exploitant</b> Club
<b>Date et heure</b> Lundi 13 juin 2011 à 17 h 50	<b>Lieu</b> AD Lyon Bron (69)	<b>Conséquences</b> Pilote légèrement blessé Avion fortement endommagé

Le pilote décolle par vent calme de la piste 34 revêtue de l'aérodrome de Lyon Bron pour des circuits d'aérodrome.

Il explique que lors du premier atterrissage, un vent traversier commence à se lever (270° pour 7 kt). Alors qu'il se présente pour un deuxième atterrissage, il note que le vent s'est renforcé et que l'avion est instable en finale. Il décide d'interrompre le vol. Le contrôleur lui annonce un dernier vent du 290° pour 15 kt. Lors du roulement à l'atterrissage, l'avion embarque à gauche et sort de piste.

Le pilote précise qu'il n'avait pas pratiqué d'atterrissage par vent traversier depuis longtemps. Il ne se souvient pas de la position dans laquelle il avait positionné le manche avant la sortie de piste.

En vol, lorsque l'amortisseur est détendu, la commande de direction de la roulette de nez du DR 400 se désolidarise du palonnier. Elle ne redevient effective au roulage que si l'amortisseur est comprimé.

Les conditions météorologiques relevées au moment du premier décollage étaient les suivantes : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, FEW 5 000 pieds, BKN 9 000 pieds, températures +26 °C / +9 °C, QNH 1016 hPa.

Le pilote, PPL(A) de 2004, totalisait 162 heures de vol dont 88 sur type, 2 heures (dans les trois mois précédents) réalisées la veille sur type.

### Conclusion

---

L'accident est dû à un défaut de maîtrise de pilotage lors du roulement à l'atterrissage par vent de travers. La décision d'interrompre le vol était judicieuse mais l'évolution rapide des conditions aérologiques a contribué à perturber un pilote en manque d'expérience récente.

Sur DR 400, les sorties de piste pendant le roulement à l'atterrissage sont parfois consécutives à un positionnement inadéquat du manche. Lorsque la vitesse diminue, celui-ci doit être positionné en secteur « avant » pour comprimer l'amortisseur avant et permettre la manœuvre de la roulette de nez avec le palonnier.