

INCIDENT

8 juin 2005 - avion immatriculé F-GUYA

Événement :	sortie latérale de piste à l'atterrissage.
Cause identifiée :	formation incomplète aux spécificités de ce type d'aéronef.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400-160.

Date et heure : mercredi 8 juin 2005 à 12 h 55.

Exploitant : club.

Lieu : AD Toulouse Lasbordes (31), piste 34 revêtue 950 m x 30 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 51 ans, PPL de 2001, 165 heures de vol dont 105 sur type, 9 dans les trois mois précédents dont 4 sur type.

Conditions météorologiques : vent variable 350° à 030°/ 06 à 12 kt, CAVOK, température 22 °C, QNH 1025 hPa.

CIRCONSTANCES

De retour d'un vol local d'environ une heure et demie, le pilote s'intègre en vent arrière. Il explique qu'il atterrit avec une vitesse indiquée de 120 km/h et une configuration de volets de 60°. Le touché du train principal est « doux ». Il maintient le manche vers l'arrière afin d'augmenter le freinage aérodynamique. Il repositionne le manche au neutre après le contact du train avant avec la piste. L'avion part brusquement vers la droite sans que le pilote parvienne à corriger la trajectoire, sort latéralement de la piste puis roule dans l'herbe. Le pilote retrouve le contrôle de l'avion et l'immobilise.

L'inspection visuelle du train avant ne révèle aucun dommage. Le centrage de l'avion était arrière mais à l'intérieur des limites. La pression de gonflage des amortisseurs du train principal correspond à celle préconisée par le constructeur, celle de l'amortisseur du train avant est légèrement inférieure.

En dessous d'une certaine vitesse, la gouverne de direction n'est plus efficace et le train avant assure le contrôle de la direction. Le déverrouillage du train avant d'un DR 400 s'effectue par une compression de son amortisseur, dépendante de l'assiette de l'avion lors du roulement.

La position du manche en secteur arrière, le centrage arrière, le gonflage anormal des amortisseurs (amortisseur du train avant trop gonflé ou amortisseurs du train principal dégonflés), favorisent une assiette à cabrer lors du roulage.

A l'arrondi, l'effet « girouette » tend à faire virer l'avion face au vent. Le pilote précise qu'il n'a pas ressenti d'effets du vent dans le circuit d'aérodrome.

Il précise qu'au cours de sa formation sur ce type d'avion, il n'a reçu aucune information sur les caractéristiques du train avant.

Plusieurs incidents semblables ont fait l'objet de comptes rendus parus dans Rec Info n° 4/2004.

Trajectoire du FGUYA

