

Sortie de piste lors du roulement à l'atterrissage, collision avec un obstacle au sol, en instruction solo

Aéronef	Avion ROBIN DR300-120 immatriculé F-BSBT
Date et heure	Samedi 2 juin 2011 à 16 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de La Rochelle (17)
Conséquences et dommages	Avion légèrement endommagé, dispositif visuel d'aide à l'atterrissage endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

De retour d'une navigation en solo dans le cadre de sa formation en vue de l'obtention de la licence PPL, le pilote se présente en finale pour la piste 09 revêtue. Au touché, l'avion dévie de sa trajectoire vers la gauche, sort de la piste, heurte le dispositif visuel d'aide à l'atterrissage (PAPI) et s'immobilise dans l'herbe.

Le pilote indique que, juste après l'atterrissage, une forte rafale de vent a déporté l'avion sur la gauche. En dépit de son action sur les palonniers et les freins, il n'a pu éviter la sortie de piste et la collision avec le PAPI. Il précise qu'il a pris en compte le vent traversier pour l'atterrissage et qu'il a ressenti des turbulences fortes en courte finale. Avant l'atterrissage, le contrôleur avait annoncé un vent du 030° pour 12 kt.

Le pilote totalisait 40 heures de vol, toutes sur type, et 6 heures en vol solo depuis juin 2010. Il volait régulièrement et avait réalisé 5 heures dans les 30 jours précédents.

Au sol, sur ce type d'avion, un pilote contrôle la direction par une action sur les palonniers. Cette action a pour effet d'agir sur la gouverne de direction, efficace aux grandes vitesses et, par conception, d'orienter le train avant lorsque l'amortisseur est comprimé. L'examen de l'avion n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement qui aurait pu empêcher le contrôle en direction de l'avion lors du roulement à l'atterrissage.

L'instructeur superviseur remplaçait l'instructeur habituel du pilote. Il l'avait autorisé à réaliser ce vol compte tenu de sa bonne progression et du fait qu'il avait déjà atterri sur cette piste avec du vent traversier. Il précise que l'élève avait écourté la navigation compte tenu des conditions aérologiques. Il pense qu'il était un peu crispé lors de l'atterrissage à cause des turbulences rencontrées en finale. Il suppose que le pilote n'a pas positionné le manche vers l'avant lors du roulement et n'a donc pas libéré le mécanisme de contrôle de la direction. L'avion a subi un effet girouette que le pilote n'a pas pu contrer.

CONCLUSION

L'incident est probablement dû à une action inappropriée du pilote sur le manche lors du touché. Cette action a empêché le déverrouillage du train avant et rendu impossible le contrôle de la trajectoire. Les turbulences en finale ont pu contribuer à déstabiliser le pilote. La collision avec le dispositif d'aide à l'atterrissage est un facteur aggravant.

Une étude « Analyse de sorties de piste »⁽²⁾ publiée par le BEA explique ce phénomène.

⁽²⁾ <http://www.bea.aero/etudes/analyse.de.sorties.de.piste.en.2006/analyse.de.sorties.de.piste.en.2006.pdf>