

Perte de contrôle lors du roulement à l'atterrissage, sortie latérale de piste

Aéronef	Avion Robin DR 400-160 immatriculé F-GYKH
Date et heure	Vendredi 31 août 2012 à 16 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Pau-Pyrénées (64) piste 31 revêtue
Conséquences	Train avant et hélice endommagés

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Nogaro (32) à destination de l'aérodrome de Pau. Il indique que c'est la première fois qu'il transporte trois passagers. Pendant l'approche pour la piste 31, il configure l'avion pour l'atterrissage à la vitesse de 135 km/h. En survolant le seuil de piste, il ressent quelques rafales de vent. Il précise que le touché est ferme et que l'avion rebondit. Lors du roulement à l'atterrissage, sa trajectoire dévie brutalement sur la droite après une centaine de mètres et l'avion sort latéralement de piste. Le pilote déclare que son action sur les palonniers ne lui a pas permis de retrouver le contrôle. Après avoir parcouru une quinzaine de mètres dans l'herbe, le train avant se rompt et l'avion commence à basculer en pylône. Il retombe et s'immobilise sur ses roues.

Les traces présentes sur la piste et les accotements sont orientées au cap magnétique 020° ; elles montrent que l'avion était en léger dérapage vers la droite.

L'examen de l'avion n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement des commandes de vol permettant d'expliquer une perte de contrôle de la direction. Le pilote précise que le centrage⁽²⁾ était arrière mais à l'intérieur des limites définies par le constructeur.

Le passager arrière droit, pilote et responsable de la maintenance au club, a noté quelques turbulences en finale. Il a remarqué un léger louvoiement lors de la première partie du roulage après l'atterrissage.

Le pilote déclare qu'il connaissait les spécificités liées au roulage en DR400 et notamment le fonctionnement du mécanisme du train avant

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis février 2012, totalisait 55 heures de vol dont 15 sur type et 11 dans les trois mois précédents.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 340° pour 9 kt, visibilité 9 999 m, SCTCU, à 5 500 pieds, température 22 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1028 hPa.

⁽²⁾Un centrage arrière affecte le déverrouillage du train avant.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une action inappropriée du pilote sur le manche lors du roulement à l'atterrissage. Cette action aurait empêché le déverrouillage du train avant et rendu impossible le contrôle de la trajectoire.

En 2006, le BEA a publié une étude intitulée « maîtrise technique lors de l'atterrissage et connaissance de soi » disponible sur le site internet du BEA :

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