

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GGSL

Evénement :	sortie latérale de piste au décollage, collision avec le PAPI.
Cause identifiée :	technique de décollage par vent de travers en limite de centrage arrière inappropriée.

Conséquences et dommages :	intrados de l'aile gauche, volet et train principal gauches, silencieux endommagés, élément du PAPI détruit.
Aéronef :	avion Robin DR 400-140 B.
Date et heure :	dimanche 21 juillet 2002 à 16 h 45.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Millau (12), piste 32 revêtue.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 47 ans, PPL d'août 2001, 114 heures de vol toutes sur type dont 8 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	observées sur le site de l'accident : vent 280° / 10 à 15 kt, CAVOK, température 27 °C.

Circonstances

Le pilote décolle à partir du seuil décalé de la piste 32 pour un vol retour vers l'aérodrome de Grenoble le Versoud. Lors du roulement au décollage la trajectoire de l'avion s'infléchit vers la gauche. L'avion sort de piste, heurte le PAPI de la piste 32 et poursuit sa course jusqu'au parking situé devant le hangar sud.

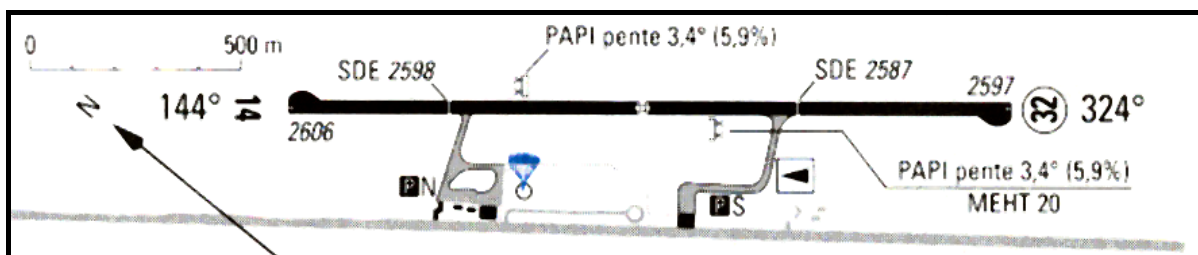
Les traces des roues sur la piste montrent que l'avion, avant la sortie de piste, dérapait à droite. (voir croquis page suivante)

L'avion était proche de la masse maximale au décollage et de la limite de centrage arrière. Le pilote indique que lors du roulement au décollage la position du manche était "du côté du vent mais pas en secteur avant". Il ajoute qu'il a contré l'embardée à gauche de l'avion par une action sur le palonnier droit.

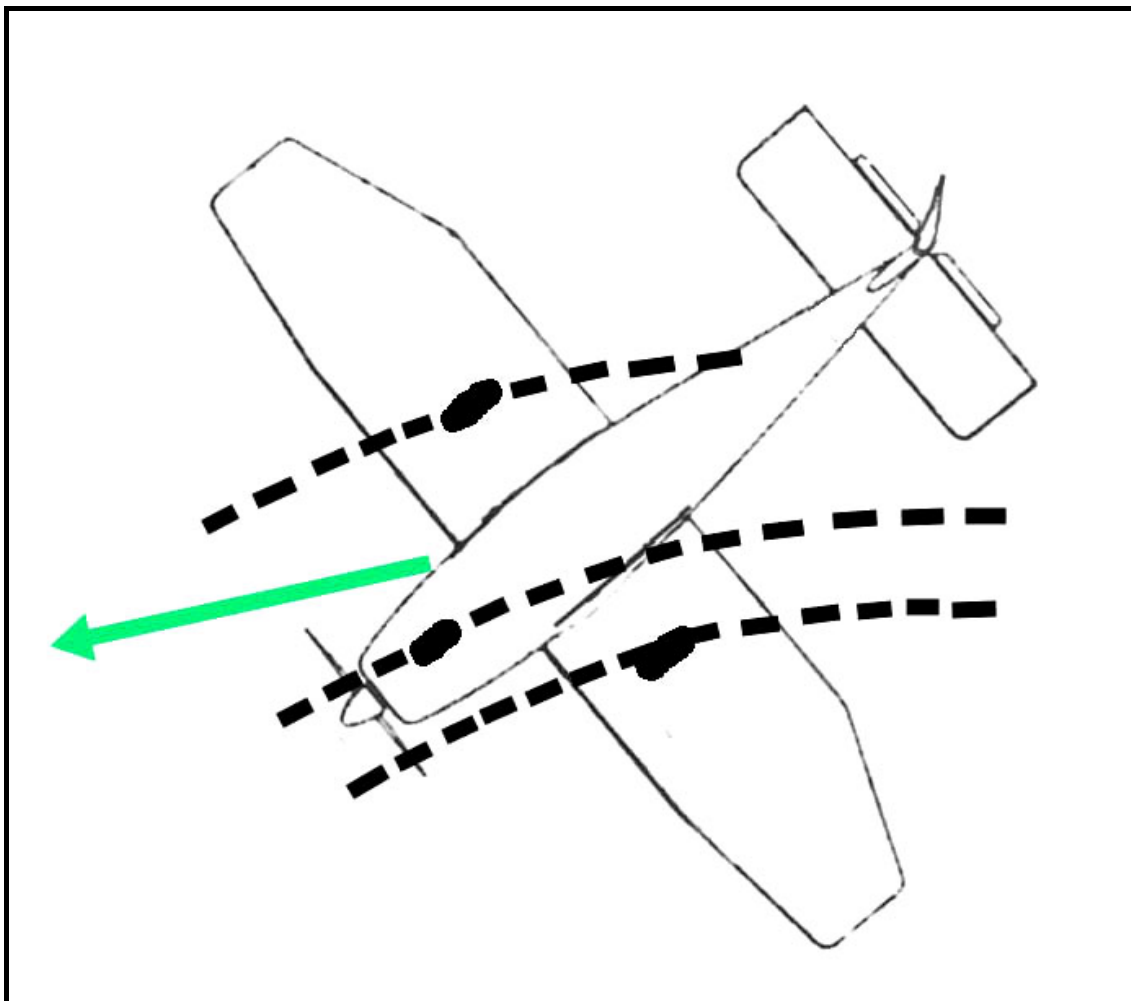
(suite page suivante)

Lors de la course au décollage, alors que les effets du vent de travers et du couple moteur n'étaient pas suffisamment contrés, l'assiette de l'avion a progressivement augmenté. L'amortisseur du train avant se détendant, la roulette s'est vraisemblablement réalignée dans l'axe longitudinal de l'avion (verrouillage en position vol). Le pilote ne disposait plus que de la gouverne de direction, encore peu efficace, pour rejoindre l'axe centrale de la piste. L'action du pilote sur le palonnier droit et probablement sur le frein droit ont provoqué le dérapage de l'avion sur la piste. La réduction tardive des gaz n'a alors pas permis au pilote d'éviter les obstacles.

La position du manche plutôt secteur arrière et la position du centre de gravité en limite arrière ont fortement contribué à la perte d'efficacité du train avant empêchant de contrer les effets du couple moteur et du vent traversier (effet girouette).



extrait de la carte VAC de Millau



traces du train d'atterrissage