

Sortie latérale de piste sur une altisurface, collision avec un obstacle, en instruction

| | |
|----------------------|--|
| Aéronef | Avion Robin DR 250-160 immatriculé F-GHTJ |
| Date et heure | Lundi 28 mai 2012 à 11 h 15 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Club |
| Lieu | Altisurface de Valloire (73), piste revêtue 290 x 15 m, déclivité 9,5 % |
| Conséquences | Avion fortement endommagé |

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève, accompagnés d'un passager, décollent de l'altiport de l'Alpe-d'Huez (38) pour un vol d'instruction au vol en montagne à destination de l'altisurface de Valloire.

L'instructeur indique que l'avion touche au début de la piste 18, avec un vent arrière de 5 à 8 kt et que l'élève est aux commandes. Lors du roulement à l'atterrissage, il maintient l'axe de piste. A environ 70 mètres de la fin de la partie montante de la piste, alors que l'avion est à faible vitesse, l'instructeur actionne la commande manuelle centralisée des freins et l'avion embarque immédiatement à gauche. L'élève applique le palonnier droit en butée sans efficacité sur la trajectoire. La roulette de queue se déverrouille. L'avion sort de piste par la gauche et entre en collision avec un talus.

Le système de freinage du DR 250 est constitué d'un système de freinage centralisé commandé par une poignée centrale manuelle qui permet de freiner de façon symétrique et d'un système de freinage de chaque roue par une application du palonnier correspondant.

La symétrie du freinage à l'aide de la commande manuelle n'a pas pu être vérifiée en raison des dommages sur l'avion.

L'instructeur, âgé de 67 ans, totalisait 10 500 heures de vol dont 10 000 sur type, 30 heures de vol dans les 3 mois précédents et 1 heure dans les 24 heures précédentes, toutes sur type.

L'élève, âgé de 55 ans, PPL(A) de 2004, totalisait 318 heures de vol dont 11 sur type, 11 heures de vol dans les 3 mois précédents et 1 heure dans les 24 heures précédentes, toutes sur type.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 360° pour 5 à 8 kt, CAVOK.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une dissymétrie de freinage du frein manuel. Les actions non coordonnées des deux pilotes sur le système de freinage, dans une phase de roulement à l'atterrissage où la gouverne de direction n'était plus efficace, n'ont pas permis d'éviter la sortie de piste.