

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

Aéronef	Avion Robin DR 400-160 immatriculé F-GYKI
Date et heure	1 ^{er} mars 2013 à 15 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Rodez Marcillac (12)
Conséquences et dommages	Train droit et voilure droite endommagés, un feu latéral de piste endommagé.

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

Une modification a été apportée au texte. Cette version en ligne tient compte de la modification, prière de s'y référer.

CIRCONSTANCES

L'élève-pilote décolle de l'aérodrome de Toulouse-Lasbordes (31) à destination de Rodez, pour sa première navigation en vol d'instruction solo.

L'atterrissage a lieu légèrement à gauche de l'axe de la piste 31⁽²⁾. Lors du roulement, l'avion dévie brutalement sur la droite. Le pilote tente de contrôler l'embarquée par une action sur le palonnier gauche mais il a l'impression que l'avion s'incline à droite. Il actionne alors symétriquement les freins et sort latéralement de piste par la droite. Lors du franchissement du bord de la piste, le train droit entre en contact avec le support en béton d'un feu latéral de piste. Après avoir parcouru environ quatre-vingts mètres dans l'herbe, le train droit se rompt et l'avion s'immobilise.

Le socle en béton sur lequel est positionnée la partie frangible du feu de balisage dépassait du sol d'environ 10 cm. Il constitue un obstacle susceptible de causer des dégâts importants aux aéronefs.

L'examen de l'avion n'a pas mis en évidence d'élément susceptible d'expliquer la perte de contrôle.



L'élève totalisait 58 heures de vol, dont 25 sur type et 4 en solo, dans le cadre d'une formation en vue de la délivrance du PPL.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 010° pour 11 kt, rafales à 22 kt. Le TAF de 11 h 00, valide sur la période qui comprend le créneau d'atterrissage, prévoyait un vent du 340 ° pour 5 kt. Les prévisions météorologiques à Rodez ce jour-là rendaient cette navigation envisageable.

⁽²⁾Piste 31 revêtue
2 040 x 45 m.

Un équipage commercial, qui a atterri sur la même piste environ deux heures après l'événement, a constaté que le vent était très irrégulier dans la zone de touché des roues. La présence d'une carrière (en cuvette) 500 m au nord des installations peut expliquer ce phénomène. La carte VAC mentionne la présence possible de fortes turbulences au seuil 13 lorsque le vent provient du secteur 100° au 180° pour des valeurs supérieures à 10 kt.



Il n'y a pas d'avertissement pour les atterrissages sur la piste 31.

CONCLUSION

La sortie de piste est due à une action inappropriée du pilote sur les commandes de vol lors du roulement à l'atterrissage. Les turbulences, non anticipées lors de la préparation du vol, semblent être à l'origine de la perte de contrôle.

La présence d'un obstacle non frangible aux abords de la piste permet d'expliquer les dommages observés sur l'avion.

L'importante différence entre les conditions météorologiques exposées lors de la préparation du vol et celles rencontrées permet d'expliquer la décision de l'instructeur d'avoir laissé partir l'élève en vol solo.

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 www.bea.aero, rubrique « Autres publications/Etudes de sécurité ».