

**Sortie latérale de piste à l'atterrissage par vent de travers,  
en instruction solo**

<b>Aéronef</b>	Avion DR 400-120 immatriculé F-GOVL
<b>Date et heure</b>	26 avril 2014 vers 15 h 45 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Montpellier-Méditerranée (34)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, vol d'instruction solo
<b>Personne à bord</b>	Elève
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

L'élève décolle de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée pour un vol local en solo. Après 45 minutes de vol, il réintègre le circuit d'aérodrome pour un atterrissage en piste 12 droite<sup>(2)</sup>. Le vent souffle du 200° pour 15 kt. Peu après le toucher des roues, l'avion dévie vers la droite et sort latéralement de piste. L'élève freine<sup>(3)</sup> mais ne parvient pas à arrêter l'avion qui heurte la clôture d'enceinte de l'aérodrome située à 80 mètres de l'axe de piste.

<sup>(2)</sup>Piste revêtue, 1 100 x 30 m, LDA 1 000 m.

<sup>(3)</sup>Le freinage est obtenu par appui sur les palonniers (freinage différentiel).

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES****2.1 Expérience et qualification**

L'élève est titulaire d'un brevet de base de pilote privé avion et suivait une formation en vue de l'obtention d'un PPL. Il totalisait environ 43 heures de vol dont 6 heures 30 minutes en tant que commandant de bord, toutes réalisées sur type.

**2.2. Témoignages**

L'élève indique qu'avant le décollage il avait écouté l'ATIS de l'aérodrome qui annonçait un vent du 150° pour 12 kt. Il précise qu'au retour il n'a pas réécouté l'ATIS, mais qu'il a reçu l'information actualisée du vent<sup>(4)</sup> par le contrôleur alors qu'il était en finale.

<sup>(4)</sup>Vent du 200° pour 15 kt.

L'instructeur indique que, lorsque le vent souffle du secteur sud/sud-ouest, la présence d'un bâtiment en bordure ouest de l'aérodrome peut générer des turbulences au seuil de la piste 12 droite sur 200 à 300 mètres.

La carte VAC de l'aérodrome mentionne le « *risque de turbulences sur la piste 12R/30L par fort vent de secteur SW* ». Une manche à air supplémentaire au seuil de piste a été ajoutée pour en tenir compte et informer les pilotes pendant la finale.

L'élève précise qu'il avait été sensibilisé à ce phénomène et qu'il en était conscient lors de l'atterrissage. Il indique qu'il a appliqué une action sur le palonnier gauche lors de l'arrondi pour décrocher l'avion. Il ne se souvient pas de son action sur le manche. Il estime qu'il n'a probablement pas assez anticipé la composante de vent de travers lors de l'arrondi alors qu'il sortait du masque de vent, ce qui a eu pour effet de déstabiliser l'avion.

### 2.3 Examen du site

L'examen des traces sur la piste montre que lors du toucher seules les marques des roues du train principal gauche et du train avant sont visibles. Dans l'herbe après la sortie de piste, les traces des trois roues sont visibles et sont orientées à 30° à droite de l'axe de piste.

### 2.4 Conditions météorologiques

Les conditions observées sur l'aérodrome étaient les suivantes :

- à 15 h 00, vent du 180° pour 7 à 12 kt ;
- à 16 h 00, vent du 200° pour 11 kt à 17 kt ;
- CAVOK ;
- QNH 1011 hPa.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La prise en compte insuffisante de la composante de vent de travers par le pilote a conduit à une déstabilisation de l'avion et une perte de contrôle de la trajectoire au sol.