

INCIDENT

11 juillet 2006 - avion immatriculé F-BUPA

Evénement :	sortie latérale de piste lors de l'atterrissage par vent traversier.
Cause identifiée :	actions impulsives sur les commandes.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400 - 120.

Date et heure : mardi 11 juillet 2006 à 17 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : AD Limoges (87), piste 03 revêtue, 2 500 m x 45 m.

Nature du vol : local, solo.

Personnes à bord : pilote stagiaire seul à bord.

Titres et expérience :

- pilote stagiaire, 23 ans, 26 heures de vol, dont 21 sur type et 4 heures 25 comme pilote stagiaire seul à bord et 12 heures dans les trois mois précédents dont 3 heures 10 comme pilote stagiaire seul à bord.
- instructeur, 58 ans, PPL(A) de 1967, FI de 1997, 2 020 heures de vol, 1 100 heures d'instruction dont 935 sur type et 33 dans les trois mois précédents dont 30 sur type.

Conditions météorologiques : vent 340° / 07 kt, CAVOK, température 29 °C, température du point de rosée 18 °C, QNH 1024 hPa.

CIRCONSTANCES

L'élève décolle de l'aérodrome de Limoges pour un vol local. Après trente minutes de vol, il s'intègre dans le circuit de piste 03 pour atterrir.

Il explique qu'il débute l'arrondi un « peu haut et que celui-ci se prolonge longtemps ». Il décide de « décrabrer » et maintient le manche vers l'arrière. Le train principal touche sur la partie droite de la piste alors que le nez de l'avion est dirigé vers la gauche. Lorsque le train avant touche le sol, l'élève sent l'avion partir à gauche, sans que cette sensation soit brutale. Progressivement, la trajectoire de l'avion s'écarte d'environ soixante degrés par rapport à l'axe de piste. Le pilote a l'impression d'agir sur les palonniers, sans effet. L'avion sort de la piste et s'immobilise sur l'herbe.

L'examen de l'avion met en évidence un serrage insuffisant des boulons de fixation du train principal gauche sur le longeron. Cette anomalie ne peut pas être à l'origine de l'écart de trajectoire observée lors de l'événement.

Quatre jours avant l'incident, l'élève avait réalisé quatre circuits d'aérodrome en solo avec un léger vent de travers.

La veille de l'événement, il avait effectué sur le même avion une navigation d'une heure et vingt minutes avec un instructeur. Lors de l'atterrissage, il avait arrondi trop haut. L'instructeur lui avait demandé d'augmenter la puissance en finale et l'avait accompagné dans ses actions sur le manche. Au roulage, il lui avait rappelé la nécessité de positionner le manche dans le secteur avant. L'élève se sentait fatigué et conservait de cet atterrissage une impression d'échec.

Le jour de l'incident, le déroulement de l'atterrissage lui a fait ressentir la même impression d'échec. L'élève précise qu'il était « agacé » par la durée de l'arrondi. Il a ensuite été perturbé par le fait d'être désaxé lors du touché. Il a omis de positionner le manche du côté du vent et d'amener le manche suffisamment vers l'avant lorsque le train avant a touché le sol.

Dans ces conditions, le pilote s'est vraisemblablement trouvé dans l'incapacité de coordonner ses actions et a réagi de manière impulsive sur les palonniers.