

## INCIDENT

5 mai 2006 - avion immatriculé F-GMKM

<b>Evénement :</b>	sortie latérale de piste lors de l'atterrissage.
<b>Cause identifiée :</b>	technique de freinage inadaptée lors du roulement.

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Robin DR 400-140 B.

**Date et heure :** vendredi 5 mai 2006 à 16 h 50.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Toulouse Lasbordes (31), piste 16 revêtue, 950 m x 30 m.

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 2.

**Titres et expérience :** pilote, 47 ans, PPL(A) de 2003, 105 heures de vol dont 32 sur type, 4 heures dans les trois mois précédents, toutes sur type.

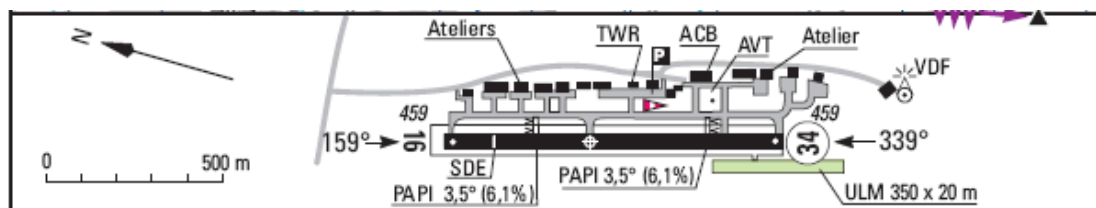
**Conditions météorologiques :** relevées par la station de l'aérodrome de Blagnac, située à 10 NM de l'aérodrome de Lasbordes : vent variable faible, CAVOK, température 21 °C, QNH 1020 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome du Blanc (36) à destination de Toulouse Lasbordes, dans le cadre d'un voyage de groupe organisé par le club. Il est accompagné d'un passager en place droite, également pilote, et d'un passager en place arrière, malade en fin de vol.

A l'arrivée, l'avion s'intègre dans le circuit d'aérodrome, derrière un PA 28. D'autres avions du club le suivent. Pendant la finale, le passager en place droite demande au pilote de prendre des précautions lors du freinage. Le contrôleur reporte l'autorisation d'atterrissage en raison de la présence du PA 28 sur la piste.

Le pilote explique qu'il atterrit à proximité du seuil de piste alors que le PA 28 dégage la piste. Il décide de laisser rouler l'avion pour dégager au plus près de la pompe à essence, en conservant de la vitesse pour ne pas pénaliser les pilotes des avions qui le suivent.



Il freine peu et par à-coups en maintenant le manche dans le secteur arrière. L'avion part à droite, le pilote actionne le frein gauche. L'avion embarque à gauche et le pilote ressent l'arrière de l'avion se soulever. Il freine à droite et a l'impression d'entrer dans un « cycle instable ». Il laisse rouler l'avion jusqu'à pénétrer dans l'herbe. A cet instant, il repousse le manche vers l'avant et retrouve le contrôle.

Ayant éprouvé des difficultés lors du roulement au cours d'atterrissages précédents, il avait effectué à sa demande une séance avec un instructeur. Il avait également procédé à des essais de roulage en compagnie d'autres pilotes. Il précise qu'il a pris l'habitude de freiner par à-coups pour éviter un freinage dissymétrique.

Les conditions stressantes de la fin du vol ont vraisemblablement favorisé la réaction disproportionnée du pilote sur les freins lorsque l'avion est parti à droite.