



Technique d'atterrissage – Spécificité roulette DR400

Suite à deux incidents récents dus à des erreurs de pilotage (1) ou à une méconnaissance des procédures particulières d'atterrissage avec les DR 400 (2), nous vous rappelons les consignes d'atterrissage, sur DR400 en particulier. Ces problèmes sont récurrents comme vous pouvez le constater en lisant les REX FFA.

1 Quelques scenarios rapportés par la DGAC

« Arrondi » par palier de décélération trop haut, jusqu'au décrochage.

Vitesse d'approche élevée avec arrondi long en effet de sol et sortie de piste.

Vitesse trop élevée, arrondi long durant lequel le pilote n'arrive pas à maîtriser l'axe, en particulier lorsque la vitesse ayant régressé, la forte assiette masque la vue vers l'avant. De plus, à forte incidence et faible vitesse l'avion est « mou » et difficile à maîtriser. Sortie latérale de piste, ou bien touché dur. Facteur aggravant du vent traversier.

Arrivée trop rapide, l'avion du fait de sa vitesse est très réactif aux commandes, tend à repartir vivement. Il est ramené tout aussi vivement sur la piste. Le train avant tape et se rompt. Un rebond intermédiaire est fréquent.

ATTENTION A LA LECTURE VITESSE EN FONCTION DES AVIONS Km/h et Kt !!

Les rebonds à l'atterrissage sont souvent dus à une vitesse trop élevée au toucher. Sur un avion à train tricycle, la roue avant touche en premier, ce qui fait augmenter l'assiette de l'avion, son incidence, et qui le fait repartir. Puis il revient aussi vite qu'il est parti, jusqu'à la rupture du train avant.

ADOPTER LA BONNE ASSIETTE (CABRE) A LA FIN DE L'ARRONDI, NE JAMAIS RENDRE LA MAIN, ENFIN : APPROCHE NON STABILISEE = REMISE DE GAZ !!

2 Particularités des DR400 (voir article Info Pilote espace documentaire ACD)

Vos instructeurs vous ont forcément informés que pour garder la roue dans l'axe de l'avion après le décollage, le DR 400 est équipé d'un système qui BLOQUE la roue avant, lorsque l'amortisseur se détend. Si vous vous posez sans débloquent ce système, toute action sur les palonniers après le toucher sera vaine et vous risquez de sortir de la piste..... !!!

Donc, après avoir posé le train principal, garder le manche secteur arrière jusqu'au touché de la roue avant. Positionner alors sans brutalité le manche secteur avant afin de débloquent le système. Cela est particulièrement sensible par vent de travers.

Enfin, n'hésitez jamais à venir voler en DC un jour de grand vent, ou à Grenoble Isère pour faire du vent de travers (thème du vol de maintien de compétences 2023).

Bons vols à tous.

La CoSP