

Sortie latérale de piste lors du roulement au décollage, basculement sur le dos

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

Aéronef	Avion Mudry Cap 10 C immatriculé F-GYDC
Date et heure	17 mars 2015 à 15 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Bordeaux-Léognan-Saucats (33), piste 21 revêtue 800 x 20
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion endommagé
<i>Note : les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote s'aligne en vue du décollage. Il augmente la puissance et lâche simultanément les freins. Au moment où la roue du train arrière quitte le sol, l'avion vire brusquement à gauche. Le pilote tente de contrôler l'embarquée mais ne parvient pas à éviter la sortie latérale de piste. Le train principal s'enlise dans le sol détrempe, l'avion bascule sur le dos et s'immobilise. Le pilote précise qu'il n'a pas réduit immédiatement la puissance après la sortie de piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Conditions météorologiques

Le pilote avait pris connaissance des messages d'observation et de prévisions suivants :

- METAR de Bordeaux-Mérignac : LFBD 172100Z AUTO 13007KT 9999 NSC 11/05 Q1020
- TAF de Bordeaux-Mérignac : LFBD 171100Z 1712/1818 13012KT CAVOK BECMG 1718/1720 060/05KT BECMG 1802/1804 BKN015 BECMG 1809/1812 SCT030

Lorsqu'il s'est aligné en piste 21, le pilote a estimé un vent de secteur est pour environ 10 kt, à la lecture de la manche à air.

2.2 Expérience du pilote

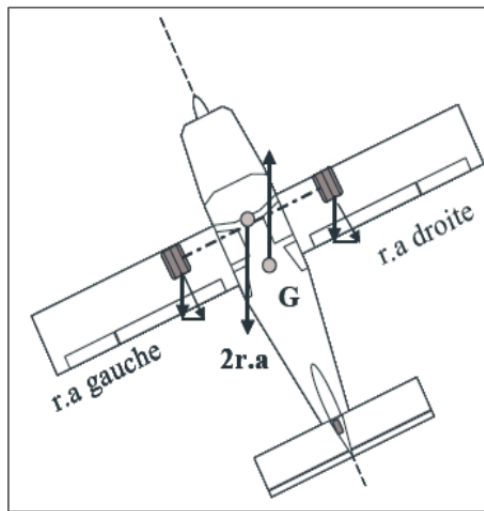
Titulaire d'une licence de pilote privé, le pilote totalisait environ 800 heures de vol dont 130 sur type et 2 h 40 dans les trois mois précédents dont 2 heures sur Cap 10 C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

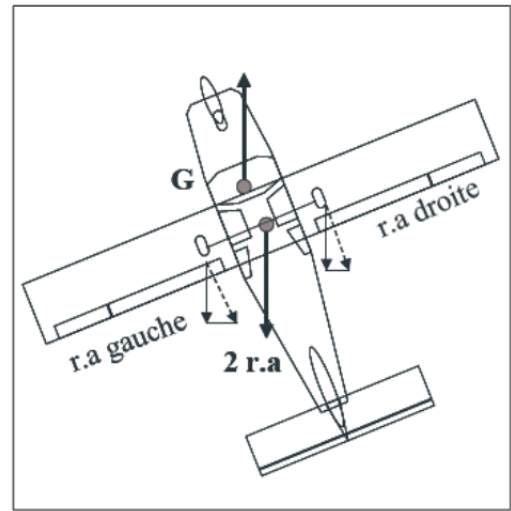
Le BEA a publié une étude de sécurité sur les sorties de piste, disponible sur son site internet⁽²⁾.

Elle précise notamment :

Dans le cas des avions à train classique, on notera qu'il faut, en plus des facteurs mentionnés précédemment, prendre en compte la nécessité d'anticiper les corrections de trajectoire à effectuer. En effet, sur ces avions, le moment des forces de frottement exercées sur le train principal par rapport au centre de gravité accentue, au roulage, les mouvements de lacet. Le schéma suivant, extrait du « *Guide de l'instructeur VFR* », illustre la différence entre les avions à train classique et les avions tricycles.



Avion à train classique



Avion à train tricycle

Ainsi, une action brusque du pilote sur les palonniers, notamment pour contrer un départ à gauche par « *effet girouette* », a provoqué dans plusieurs cas une franche embardée de l'avion. Le pilote a alors été confronté à la difficulté de contrôler l'avion en lacet étant donné la caractéristique évoquée précédemment.