

**Sortie latérale de piste lors du roulement à l'atterrissage,  
collision avec un obstacle, cheval de bois**

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR250-160, à train classique, immatriculé F-BMZ X
<b>Date et heure</b>	28 août 2015 à 17 h 15 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Chavenay-Villepreux (78)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Aéronef fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

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

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote effectue un vol de convoyage comme passager à destination de l'aérodrome du Loiret - Orléans - Saint-Denis-de-l'Hôtel (45). De retour sur l'aérodrome contrôlé de Chavenay-Villepreux, le pilote intègre le tour de piste pour un atterrissage complet sur la piste 23.

A l'atterrissage, le pilote indique que le train principal puis la roulette de queue entrent en contact avec la piste. Il maintient alors le manche en arrière, puis actionne la commande manuelle centralisée des freins. L'avion se déporte sur la gauche. Le pilote relâche les freins et tente de contrôler l'avion au palonnier. L'avion continue sa trajectoire vers la gauche et heurte un panneau d'indication de la piste 05-23 avec l'aile gauche. L'avion pivote vers la gauche, effectue un cheval de bois et s'immobilise sur ses trois roues.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES****2.1 Expérience du pilote**

Le jour de l'accident, le pilote totalise 267 heures de vol dont 16 heures et 32 atterrissages sur DR250. Formé sur avion à train classique (DR221), il a effectué environ la moitié de ses vols sur avion tricycle.

Il a pour habitude de s'entraîner à l'atterrissage lorsqu'il reprend les vols sur DR 221. La nécessité de cette reprise en main ne lui semble pas aussi évidente pour le DR 250 qu'il estime plus facile à poser par la présence d'une roulette de queue plus haute (configuration « montagne »).

## 2.2 Information sur la trajectoire de l'avion

Le pilote a utilisé un logiciel de navigation qui enregistre des paramètres de vol basés sur des informations GPS. Le pilote, dans l'analyse qu'il fait de cet enregistrement, explique que la finale s'est déroulée sans problème (plan, assiette et vitesse) à une vitesse de 65 nœuds et que le touché des roues a eu lieu à une vitesse de 56 nœuds. L'action sur les freins a probablement débuté aux alentours de 30 nœuds.

Le pilote estime que la roulette arrière s'est probablement soulevée pendant le roulement à l'atterrissage. Deux sillons, qui peuvent correspondre au contact de l'hélice avec le sol, ont en effet été observés au niveau d'un plot de piste cassé, situé un mètre avant le panneau d'indication de la piste 05-23. Ce soulèvement de la roulette arrière peut avoir pour origine un relâchement non intentionnel du manche vers l'avant.

## 2.3 Technique d'atterrissage

Le pilote indique qu'il a effectué tous les vols les jours précédents sur avion tricycle.

Le pilote ajoute que, juste avant le départ vers l'aérodrome du Loiret - Orléans - Saint-Denis-de-l'Hôtel, le chef pilote du club l'a informé que les avions de la flotte « *un peu lourds* », comme le DR 250, nécessitent plus de longueur de piste à l'atterrissage en l'absence de vent.

Enfin, il a eu la sensation que le pilote du club aux commandes du DR 250 avait freiné assez fort lors de l'atterrissage à Orléans.

Le pilote estime que ces éléments ont pu l'inciter à freiner rapidement à l'issue du touché.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote indique ne pas avoir laissé suffisamment décélérer l'avion avant d'appliquer les freins. Ce freinage précoce, peut-être dissymétrique, est probablement à l'origine de la perte de maîtrise de la trajectoire.

Le pilote estime avoir confondu les techniques de freinage sur avion classique et tricycle.

Il lui semble qu'au-delà d'une quinzaine de jours sans atterrissages sur avion à train classique, des tours de piste auraient pu lui permettre de retrouver les bons automatismes.