

Sortie latérale de piste lors du roulement à l'atterrissage par vent traversier, collision avec un obstacle

Aéronef	Avion Robin DR 300-120 immatriculé F-BSPY
Date et heure	24 septembre 2016 à 13 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Aérodrome de Beauvais-Tillé (60)
Nature du vol	Aviation générale, voyage
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
Note: les informations suivantes sont issues principalement du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.	

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Au retour d'un vol à destination de l'aérodrome d'Abbeville (80) avec deux passagers à bord, le pilote indique qu'il prend connaissance de l'information ATIS avant de pénétrer dans la TMA de Beauvais. Il est autorisé à effectuer un atterrissage complet en piste 22⁽²⁾. Le contrôleur d'aérodrome lui annonce en finale un vent de 15 à 17 kt venant du 160°. Le pilote se souvient que, malgré quelques turbulences en courte finale, le toucher des roues s'est fait sur la ligne axiale. Il explique que l'aéronef a soudainement dévié à gauche après quelques secondes de roulement. Le pilote précise qu'en dépit d'une action en butée sur le palonnier droit, il n'est pas parvenu à le ramener sur l'axe.

Le passager assis en place droite ayant une expérience aéronautique, il semble exclu par le pilote que celui-ci ait pu interférer avec les commandes de vol, même par inadvertance. L'aéronef quitte par la gauche la bande revêtue à environ 200 mètres du seuil 22. Il roule dans l'herbe et traverse la voie de circulation H. L'avion heurte et arrache le panneau indicateur frangible « H 04-22 » placé sur le bord gauche du point d'arrêt à 40 mètres de l'axe de piste. L'avion s'immobilise un peu plus loin. Le bord d'attaque de l'aile gauche et le train principal gauche sont fortement endommagés.

⁽²⁾Piste 22 revêtue de 708 m x 18 m.

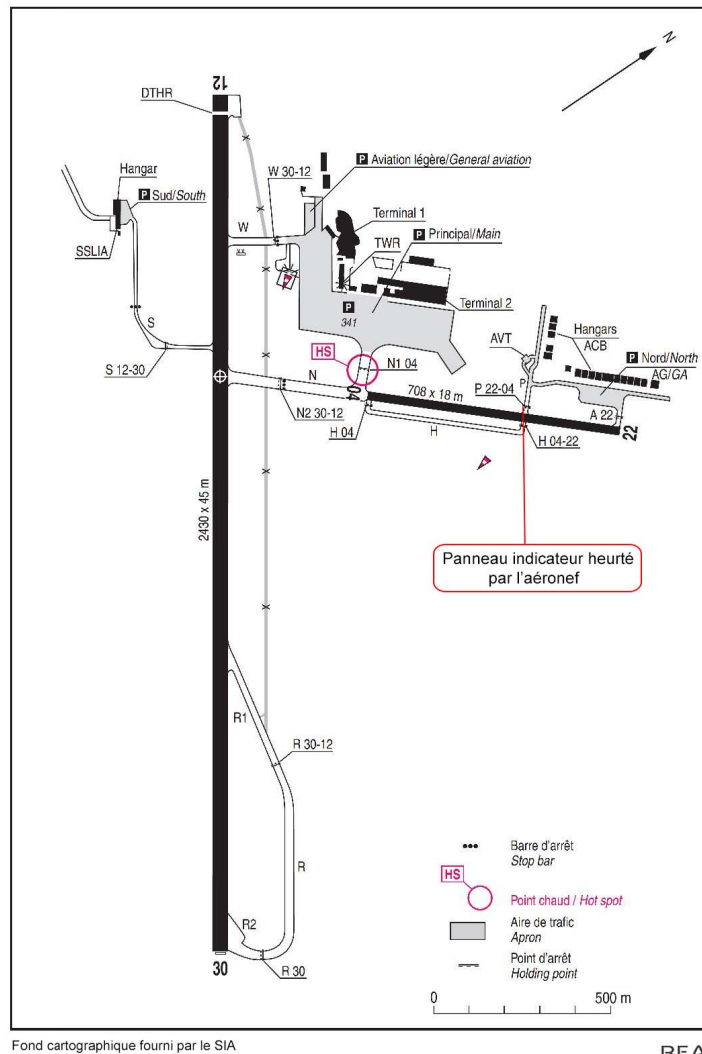


Figure 1 : carte VAC de l'aérodrome Beauvais-Tillé

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 49 ans, est titulaire d'une licence de pilote PPL(A) depuis le 27 août 2009.

Le jour de l'accident, il totalisait 180 h 30 de vol dont 21 h 30 sur DR 300 et 5 h 30 de vol dans les trois derniers mois toutes sur ce type d'aéronef.

En prenant en compte ses vols en DR 400 et DR 253 assez proches du DR 300, on obtient une expérience cumulée de 77 h 30 et 170 atterrissages.

2.2 Renseignements sur le type d'avion (extraits du manuel de vol)

La limite démontrée de vent de travers est de 22 kt.

La distance de roulement à l'atterrissage avec freinage moyen est de 280 mètres à la masse maximale.

2.3 Renseignements météorologiques

Le rapport METAR valide pour LFOB indique que le plafond et la visibilité étaient CAVOK au moment de l'événement.

Le QFU de la piste utilisée étant 222°, la composante de vent traversier était de 13 à 15 kt venant de la gauche.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

3.1 Analyse du pilote

Le pilote avait connaissance des particularités propres à cette famille d'aéronefs lors des déplacements au sol. Selon son analyse, la survenue de cet accident peut avoir été causée par une rafale de vent au début du roulement à l'atterrissage qui a fait dévier l'aéronef et a délesté le nez, verrouillant la jambe de train avant dans l'axe. Le pilote indique qu'une poussée plus franche sur le manche aurait permis de le déverrouiller.

3.2 Remarques

Même si un avion à train tricycle y est moins sensible, l'effet de girouette causé par le vent traversier a pu contribuer à la sortie latérale de piste lors de la décélération. En prenant en compte la composante latérale du vent, un atterrissage sur la piste 12 orientée au QFU 124° aurait été sur ce point moins pénalisant.

En 2006, le BEA a publié une étude intitulée « *Maîtrise technique lors de l'atterrissage et connaissance de soi* » disponible sur le site internet du BEA⁽³⁾.

⁽³⁾https://www.bea.aero/uploads/tx_scalaetudessecurite/analyse.de.sorties.de.piste.en.2006_02.pdf