

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

Perte de contrôle lors du roulement au décollage par vent traversier, sortie latérale de piste, immobilisation dans un bassin de rétention

Aéronef	Avion Robin DR400-140B immatriculé F-GPKF
Date et heure	Jeudi 23 juillet 2015 vers 16 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Biarritz-Pays Basque (64), piste 09 de 2 250 x 45 m
Nature du vol	Local
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

*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.*

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote s'aligne en piste 09 à hauteur du point d'attente « *Papa* » pour un vol local. Environ 200 à 250 mètres après le début du roulement au décollage, aligné sur l'axe de piste, l'avion commence à dévier vers la gauche. Malgré les actions du pilote aux palonniers, l'avion sort de piste et roule dans la bande aménagée. Le pilote réduit la puissance du moteur et freine. L'avion poursuit sa course en ligne droite dans les servitudes et tombe à faible vitesse dans un bac de rétention situé au nord et en contre-bas de la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote détenait une licence de pilote privé avion (PPL/A) de février 2015 et totalisait environ 80 heures de vol, toutes sur DR400.

Le pilote indique qu'au moment de l'embardée vers la gauche, la vitesse était de 100 km/h pour une vitesse de rotation (Vr) de 110 km/h. Il rapporte que lorsqu'il a diminué la puissance, il a commencé à freiner progressivement et à retrouver le contrôle de la trajectoire. Le pilote précise qu'il n'avait pas connaissance de la présence d'une réserve d'eau au nord de la piste. Il ajoute que le train avant s'est effacé lorsque l'avion s'est immobilisé au fond de la réserve d'eau.

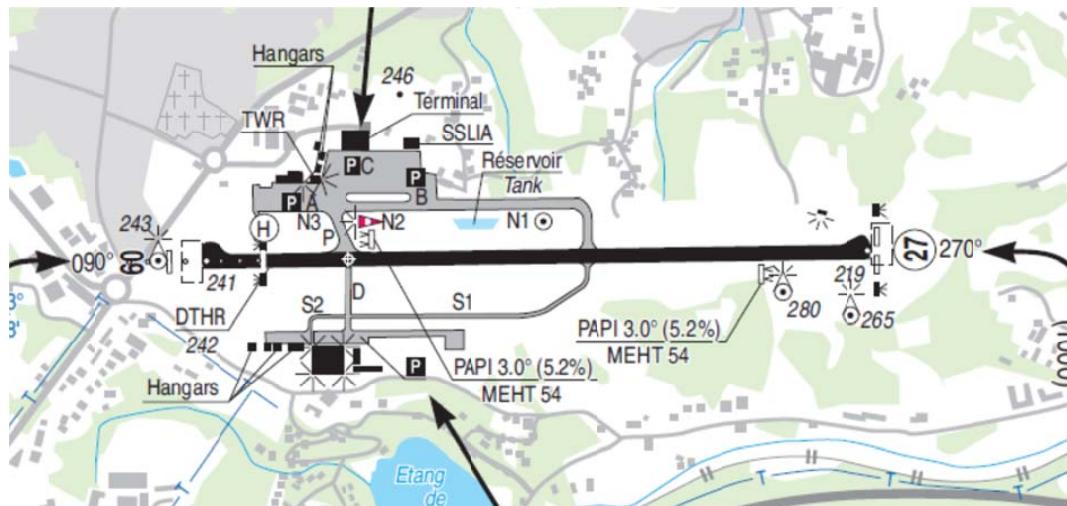
Le pilote pense avoir agi trop timidement sur les palonniers au moment où l'avion est parti à gauche. Il ajoute qu'il a hésité à freiner franchement, de peur de passer sur le dos.

2.2 Renseignement sur l'aérodrome

⁽²⁾L'emplacement du réservoir d'eau est conforme à l'arrêté du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

Un réservoir destiné à recevoir les eaux pluviales⁽²⁾ situé à 100 mètres au nord de l'axe de la piste constitue une dépression de 4 mètres de profondeur ; il mesure environ 170 x 65 m.

Jusqu'au jour de l'accident, le bac de rétention n'était pas mentionné sur les documents aéronautiques. Depuis le 1^{er} janvier 2017, le Service d'Information Aéronautique le fait figurer sur la carte VAC sous l'appellation de « Réservoir ».



Source : documentation du Service d'Information Aéronautique

Figure 1 : extrait de la carte VAC



Source : DAG/Bayonne

Figure 2 : avion immobilisé dans le bassin de rétention

2.3 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques étaient les suivantes :

- METAR LFBZ 231430Z AUTO 07006KT 030V100 9999 FEW039 25/18 Q1016
- METAR LFBZ 231500Z AUTO 36010KT 330V040 CAVOK 24/17 Q1015

Au début du roulement, le pilote a remarqué que la manche à air était plutôt orientée au nord-nord-ouest.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La sortie latérale de piste est probablement due à une absence d'actions appropriées sur les commandes de vol pour prendre en compte les effets du vent et/ou pour déverrouiller le train avant lors du roulement au décollage.

En 2006, le BEA a publié une étude intitulée « *Maîtrise technique lors de l'atterrissement et connaissance de soi* » où, en particulier, les implications du système de blocage du train avant sur avion Robin et du vent de travers sur l'atterrissement sont décrites. Cette étude est disponible sur le site internet du BEA⁽³⁾.

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