

## Accident du ROBIN - DR300 - 140 immatriculé F-BRZE

survenu le 10 novembre 2019  
à Marmande Virazeil (47)

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

<b>Heure</b>	Vers 16 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aéroclub de Gascogne
<b>Nature du vol</b>	Instruction
<b>Personne à bord</b>	Élève-pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Élève-pilote légèrement blessé, avion fortement endommagé

## Sortie latérale de piste lors d'un posé-décollé, rupture du train d'atterrissage, en instruction solo

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.*

Dans le cadre de sa préparation au brevet de base de pilote avion, l'élève-pilote décolle pour un vol local suivi de quelques posé-décollé sous la supervision de son instructeur, en vol à ce moment avec un autre élève.

À l'issue du second atterrissage en piste 29<sup>(2)</sup> revêtue, pendant la reconfiguration de l'avion pour le décollage, l'avion sort de piste par la gauche, 200 m après le seuil décalé. L'élève-pilote ne parvient pas à revenir sur l'axe. L'avion franchit un fossé de drainage, le train d'atterrissage avant se rompt et l'avion s'immobilise dans les servitudes.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Le site

La piste revêtue de l'aérodrome de Marmande Virazeil est longée au sud par un fossé de drainage<sup>(3)</sup> des eaux pluviales d'environ un mètre de largeur sur un mètre de profondeur ; celui-ci est signalé sur la carte AIP.

Les traces laissées sur la piste et dans l'herbe par les trains d'atterrissage montrent que l'avion :

- a touché à gauche de l'axe de la piste au niveau des marques du peigne ;
- est sorti latéralement de piste 200 m environ après le peigne ;
- s'est arrêté 15 m environ après avoir franchi le fossé de drainage.

<sup>(2)</sup> Piste 11/29, 1 193 x 30 m, seuil décalé en piste 29 de 92 m.

<sup>(3)</sup> L'emplacement du fossé de drainage est conforme à l'arrêté « TAC » du 10 juillet 2006 relatif aux caractéristiques techniques de certains aérodromes terrestres utilisés par les aéronefs à voilure fixe.

## 2.2 L'épave

L'ensemble des dommages est consécutif à la collision avec le fossé. Les volets étaient en position 10°.

## 2.3 Expérience

Âgé de 19 ans au moment de l'accident, l'élève-pilote avait débuté une formation au cours de l'été 2016 en vue de l'obtention du brevet de base et l'avait interrompue pendant trois années pour poursuivre ses études. Il totalisait au moment de l'interruption 27 heures de vol, 122 atterrissages et 2 heures 30 de vol en solo.

Depuis la reprise de sa formation le 13 octobre 2019, il avait réalisé environ trois heures de vol en double commande et trois vols en solo. Le jour de l'accident, il totalisait 31 heures de vol dont 27 en double commande et environ 140 atterrissages. Son expérience totale sur le DR300 F-BRZE était de 20 h.

## 2.4 Témoignages

### 2.4.1 L'instructeur

Le jour de l'accident, l'élève-pilote devait voler avec un autre instructeur du club. Ce dernier ayant eu un contretemps, l'instructeur a proposé à son élève un vol solo en local pour faire de la maniabilité ainsi que plusieurs posé-décollé en piste 29. Il supervisait le vol à partir d'un autre avion et n'a pas pu observer l'atterrissage de l'accident.

Il indique que l'élève-pilote avait une très bonne progression depuis la reprise de sa formation. Leur dernier vol en double commande avait été réalisé neuf jours auparavant.

### 2.4.2 L'élève-pilote

L'élève-pilote explique qu'il a réalisé un premier posé-décollé sans difficulté. Lors du second circuit d'aérodrome, il a viré un peu tard pour l'approche finale et a été contraint de faire une baïonnette pour revenir sur l'axe. Une fois aligné, l'avion était haut sur le plan. L'élève a envisagé remettre les gaz. Comme il a rattrapé le plan vers 600 ft de hauteur, il a poursuivi la descente. À ce moment, la vitesse était de 130 km/h ; il a sorti le second cran de volets. Il indique qu'il ne se souvient plus précisément de ce qu'il s'est passé en courte finale et lors de l'atterrissage.

Il se souvient cependant que l'avion a touché à gauche de la piste et qu'il a actionné le palonnier droit pour revenir sur l'axe, sans effet. Dans le même temps, il a reconfiguré l'avion pour le décollage suivant. Il a soulagé le train avant et l'avion est parti à gauche. Il pense avoir oublié de réduire les gaz car le régime du moteur était de 1 800 tr/min en fin d'excursion de piste.

## 2.5 Les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 260° à 280° pour 5 kt, rafales à 10 kt ;
- CAVOK.

### 3 - CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.*

#### Scénario

Lors du second circuit d'aérodrome, ayant dépassé l'axe de piste en fin d'étape de base, l'élève-pilote est parvenu tardivement à stabiliser l'avion sur l'axe et le plan d'approche. Il a cependant décidé de poursuivre l'approche et a sorti un cran de volet supplémentaire pour l'atterrissage. L'avion a touché la piste à gauche de l'axe.

L'élève a essayé simultanément de corriger la trajectoire pour revenir sur l'axe et de préparer l'avion pour le décollage suivant. Compte tenu de sa faible expérience, il n'a probablement pas su hiérarchiser les priorités ce qui a conduit à un contrôle aléatoire de la trajectoire et à la sortie de piste.

#### Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la sortie de piste :

- la décision de poursuivre l'approche, stabilisée tardivement ;
- la reconfiguration de l'avion en vue du nouveau décollage alors que la trajectoire n'était pas contrôlée ;
- le stress provoqué par la situation imprévue qui a probablement conduit l'élève pilote à oublier de réduire complètement la puissance.

#### Enseignements

À propos du posé-décollé, le guide de l'instructeur VFR de l'ENAC dans le module consacré à l'atterrissage précise :

- « *Utilisé fréquemment dans le cadre de l'instruction pour optimiser le temps de vol lorsque la longueur de piste est compatible, le "touch and go" n'existe pas en tant qu'opération aérienne. L'approche est normalement conclue par un atterrissage ou par une approche interrompue.*

*Si vous utilisez le touch en instruction :*

- *Si la piste est assez longue et avec l'accord du contrôle, faites un arrêt complet et demandez à l'élève de reconfigurer son avion pour un nouveau décollage,*
- *Ou bien demandez à l'élève d'assurer le roulage, à charge de l'instructeur de reconfigurer l'avion en vue du nouveau décollage ».*