



Accident du Robin DR400 - 135 immatriculé F-HCPM survenu le 01/07/2021 à Perpignan Rivesaltes (66)

Sortie latérale de piste lors de l'interruption du décollage, collision avec un panneau

Autorité en charge

France - BEA

RAPPORT

Rapport d'Enquête cat.3 : rapport sur un événement aux conséquences limitées, élaboré à partir d'un ou de plusieurs témoignages n'ayant pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.

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, accompagné de trois passagers, décolle de la piste 31[1] de l'aérodrome de Perpignan Rivesaltes, après avoir effectué les essais moteur. Lors du roulement au décollage, il constate que la vitesse augmente lentement et ne dépasse pas 100 km/h[2]. Il tente de décoller et l'avertisseur de décrochage retentit à deux reprises. Le pilote interrompt le décollage. Voyant qu'il ne parviendra pas à s'arrêter avant l'extrémité de la piste, il vire à droite et l'avion sort latéralement de piste. Le pilote vire ensuite à gauche pour essayer d'éviter des panneaux anti-souffle. L'aile droite heurte un panneau de signalisation. Le pilote et les passagers évacuent l'avion et sont pris en charge par les secours de l'aérodrome.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, âgé de 59 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) obtenue en mai 2018 et totalisait 146 heures de vol dont 7 dans les trois mois précédents et 6 sur type.

Les conditions météorologiques de l'ATIS étaient les suivantes : vent du 160° pour 3 kt, CAVOK, température 24 °C. Le contrôleur a indiqué un vent du 080° pour 4 kt lors de l'autorisation de décollage.

L'avion est équipé d'un moteur diesel Technify Motors GMB de type TAE 125-02-99.

Lors de l'événement, la masse et le centrage de l'avion étaient dans les limites définies par le constructeur. D'après la fiche de pesée, la masse de l'avion avant le décollage était de 980 kg. La masse maximale au décollage est de 1 000 kg.

La dernière visite d'entretien de type « 100 heures » datait du 21 avril 2021. Les plaquettes de frein y avaient notamment été changées. L'avion avait effectué moins de 50 heures de vol depuis.

L'examen des freins par l'atelier d'entretien montre un échauffement des plaquettes de frein ainsi qu'un résidu de poussière anormalement élevé et permet de conclure que les freins ont été sollicités récemment pendant une période prolongée.

Les données du FADEC ont été déchargées et analysées et indiquent que le régime du moteur était excessif lors du roulage et nominal lors au roulement au décollage. Le régime du moteur excessif lors du roulage peut s'expliquer par une sollicitation des freins de manière continue lors de cette phase. Si les freins sont également sollicités lors du roulement au décollage, l'accélération est affectée et la vitesse de rotation peut ne pas être atteinte.

Le pilote ne pense pas avoir sollicité les freins continuellement lors du roulage ou lors du roulement au décollage. Il indique qu'il avait les talons au plancher et qu'il appuyait sur les freins uniquement pour diriger l'avion au sol. Il ajoute qu'il avait averti le passager en place avant de ne pas toucher aux commandes et en particulier aux palonniers.

Le pilote précise qu'il a pensé qu'en allégeant l'avion, il pourrait atteindre la vitesse de rotation et décoller. Il estime qu'il a mis trop de temps à comprendre qu'il y avait un problème et n'a pas interrompu le décollage suffisamment tôt.

Il est important de rappeler que lors du briefing « *avant décollage* », l'item « *panne au décollage* » permet de préparer le pilote à l'éventualité d'une panne et d'activer dans la mémoire de travail à court terme les informations et les actions à effectuer, cette phase de vol étant très dynamique.

[1] Piste 31 1 085 m x 20 m.

[2] La vitesse de rotation est de 106 km/h.