

Rebonds lors de l'atterrissage, rupture du train avant, en instruction solo

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

Aéronef	Avion Robin DR400-120 immatriculé F-GTPF
Date et heure	Dimanche 19 août 2012 vers 16 h 10 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Colmar-Houssen (68)
Conséquences et dommages	Train avant fortement endommagé, hélice endommagée

CIRCONSTANCES

La pilote décolle de l'aérodrome d'Haguenau (67) vers 15 h 30 à destination de Colmar-Houssen dans le cadre de sa formation pour l'obtention du PPL. Après environ une demi-heure de vol, elle contacte le contrôleur de Colmar-Houssen. Ce dernier l'autorise à effectuer une longue finale pour la piste 19 et à atterrir. Il lui annonce un vent du 170° pour 6 kt. En finale, la pilote explique qu'elle sort deux crans de volets et adopte une vitesse entre 120 km/h et 130 km/h. A proximité de la piste, elle réduit la puissance et commence à arrondir lorsque l'avion semble s'enfoncer soudainement. L'avion rebondit et la pilote tire sur le manche. L'avion descend, heurte violemment la piste et rebondit à nouveau. Lorsque l'avion descend, elle arrondit puis atterrit. Elle parvient à rejoindre le parking sans pouvoir utiliser « correctement » les palonniers.

Le train avant et l'hélice sont endommagés. La pilote était titulaire d'un brevet de base depuis juillet 2012 et totalisait 83 heures de vol dont 81 sur DR400. Elle a effectué une navigation avec son instructeur le matin de l'accident d'une durée d'environ 1 h 55. Le vol de l'accident était son premier vol seule à bord. Elle avait effectué un atterrissage à Colmar une seule fois avant ce vol.

La pilote explique que l'instructeur lui avait expliqué les actions à effectuer en cas de rebond mais qu'elle n'a pas pensé à remettre les gaz lors du premier rebond. Après le deuxième rebond, elle a estimé qu'il était trop tard pour effectuer cette manœuvre.

Le manuel du DR400-120 préconise une vitesse de 110 km/h avec deux crans de volets.

CONCLUSION

Le rebond est dû à une gestion inappropriée de l'atterrissage.

Lorsqu'un aéronef rebondit après un atterrissage, il est utile de considérer une remise de gaz. Lorsque le rebond est faible, il est possible d'accompagner le second arrondi en douceur sans action à piquer en utilisant si nécessaire un peu de puissance, la remise de gaz restant toujours une option envisageable.