

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

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR400-140B immatriculé F-GORL
<b>Date et heure</b>	Mardi 16 octobre 2012 à 17 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Chambley (54)
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Heure locale.

### CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève décollent de la piste 23L de l'aérodrome de Chambley pour une séance de circuits d'aérodrome en double commande. Après le cinquième circuit, l'instructeur lâche l'élève pour son premier circuit en solo. Lors de l'atterrissage, l'avion rebondit plusieurs fois. Le train avant se rompt, l'avion glisse sur environ 50 m puis s'immobilise sur le nez.

L'instructeur indique que l'approche lui a semblé stable. Il ajoute que l'arrondi était peu marqué et qu'il a vu l'avion rebondir plusieurs fois sans remise de gaz de la part de l'élève.

L'élève pilote explique qu'il a eu l'impression d'arrondir légèrement trop haut et que l'avion s'est enfoncé. Il a été surpris par le rebond mais a voulu le rattraper comme il avait vu son instructeur le faire habituellement lors des vols en double commande. Il ne se souvient pas de ses actions après le deuxième rebond. Il n'a pas envisagé de remettre les gaz pour faire un nouveau circuit d'aérodrome. Il précise que le soleil avait percé les nuages pendant son circuit d'aérodrome en solo et que cela l'a gêné en finale.

L'élève pilote, âgé de 61 ans, totalisait 44 heures de vol depuis octobre 2011, dont 24 heures sur DR400 et 5 heures dans les 3 mois, toutes sur DR400. L'instructeur totalisait 880 heures de vol depuis 2008 dont 520 heures en tant qu'instructeur et 71 heures de DR400 dans les 3 mois précédents.

L'instructeur précise qu'après une bonne progression, l'élève avait rencontré des difficultés en débutant les circuits d'aérodrome, en particulier dans la gestion de l'assiette à toutes les phases de vol. Après une interruption de presque deux mois, l'instructeur avait noté une très nette amélioration et tous les vols effectués étaient bons. Il n'avait pas prévu de lâcher l'élève lors de cette séance mais les circuits d'aérodrome en double commande s'étant bien déroulés et la météo étant favorable, il a estimé que son élève était prêt. Le vol de l'accident était le 7<sup>ème</sup> depuis la reprise.

Au moment de l'accident, le vent était du 200° pour 6 à 8 kt, et la visibilité supérieure à 10 km.

## CONCLUSION

L'accident est dû à une maîtrise insuffisante de la technique de rattrapage d'un arrondi manqué et à l'absence de décision de remise de gaz.

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. La gestion du deuxième arrondi peut cependant être délicate à réaliser.