

Rebonds lors de l'atterrissage, rupture du train d'atterrissage avant, sortie latérale de piste, incendie

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

Aéronef	Avion Robin DR400 immatriculé F-GJQQ
Date et heure	14 août 2016 vers 17 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Dijon - Darois (21)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, Voyage
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion détruit
<i>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.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de deux passagers, décolle le matin de l'aérodrome de Dijon - Darois à destination de l'aérodrome de Belfort - Chaux (90).

Après avoir passé la journée à Belfort, le pilote redécolle avec ses passagers en direction de l'aérodrome de Dijon - Darois.

Lors de l'atterrissage en piste 02⁽²⁾, l'avion rebondit plusieurs fois, le train d'atterrissage avant se rompt puis l'avion sort latéralement de piste par la gauche et s'immobilise. Alerté par une odeur de brûlé, le pilote éjecte la verrière et évacue l'avion avec les deux passagers. L'avion prend feu quelques minutes plus tard.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur les conditions météorologiques

L'aérodrome de Dijon - Darois n'est pas équipé d'instruments de mesures météorologiques.

Le METAR automatique de 17 h 30 de l'aérodrome de Dijon - Longvic (LFSD), situé à 9 NM au sud-est de lieu de l'accident, indiquait :

- CAVOK ;
- vent variable de 5 kt ;
- température de 31°C.

2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 17 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé depuis le 10 juin 2016. Au moment de l'événement, il totalise 54 heures de vol, dont 52 sur type.

⁽²⁾Piste revêtue
750 m x 20 m,
LDA 750 m.

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote indique que l'avion était stabilisé en finale. Il a réalisé l'arrondi en cherchant une assiette à cabrer progressive, et a senti que le train principal puis le train avant ont touché le sol.

Il précise que l'avant de l'avion a aussitôt décollé, tandis qu'il maintenait le manche en arrière. Le train avant a rebondi une deuxième fois, puis le pilote a senti le train principal décoller, avant de revenir au sol. Il a alors voulu remettre les gaz.

Le pilote a ressenti un troisième rebond et a estimé que la remise de gaz n'était pas efficace. Il a réduit la puissance du moteur lors la phase descendante du rebond, par crainte que l'hélice de l'avion ne heurte violemment le sol et s'arrache. Il précise avoir maintenu le manche en arrière.

À l'issue d'un quatrième rebond, le train d'atterrissage avant s'est rompu, l'avion est sorti latéralement de la piste par la gauche en glissant sur le nez puis s'est immobilisé.

Après l'arrêt, le pilote a senti une odeur d'essence, puis une odeur de brûlé. Il a alors évacué immédiatement l'avion. Dans le même temps, des personnes présentes à l'aéroclub ont crié d'évacuer rapidement l'avion car elles se sont aperçues qu'il commençait à prendre feu. Le pilote précise avoir éprouvé des difficultés à ouvrir la verrière, et a procédé à son éjection.

Le pilote estime qu'il devait rester 75 L de carburant à bord du F-GJQQ au moment de l'atterrissage.