

Interruption du décollage, feu du train principal gauche, incendie

Aéronef	Avion Robin DR400-180R immatriculé F-GAHH
Date et heure	3 juillet 2015 à 16 h 06 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Bourges (18)
Nature du vol	Aviation générale, convoyage
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote du F-GAHH prévoit de décoller à destination de Montluçon-Guéret (23) à l'issue d'une opération d'entretien. Après avoir effectué les essais moteur, il pénètre sur la piste revêtue au niveau du taxiway B et la remonte jusqu'au seuil 06⁽²⁾.

Environ trente secondes après avoir annoncé qu'il décollait, le pilote interrompt le décollage. L'agent AFIS lui signale alors un début d'incendie sur le train principal gauche de l'avion.

Le pilote évacue l'avion dès son immobilisation. L'incendie détruit la quasi-totalité de l'avion.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Témoignage et expérience du pilote**

Le pilote explique qu'il a utilisé le frein de parc lors des essais moteur puis l'a relâché pour remonter la piste. Lors du roulage, il n'a noté aucun problème de contrôlabilité et le régime nécessaire pour le roulage était normal. Il a utilisé le frein lors de son alignement en piste 06 mais sans enclencher le frein de parc.

Lors du roulement au décollage, il a vérifié que le badin était actif⁽³⁾ mais a noté que l'avion n'accélérait pas de façon normale. Il a donc décidé d'interrompre le décollage. L'agent AFIS lui ayant signalé l'incendie au niveau du train, il n'a pas freiné. Pendant l'accélération puis l'interruption du décollage, l'avion n'a pas dévié de l'axe.

Dès l'information du début d'incendie par l'AFIS, le pilote a préparé son évacuation en reculant son siège, en déverrouillant son harnais et en ouvrant la verrière.

Le pilote indique que les flammes ont atteint et détruit la dérive de l'avion moins de trois minutes après le début de l'incendie.

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote privé avion avec une qualification de remorquage planeur. Il totalisait 220 heures de vol dont environ 40 heures sur DR400.

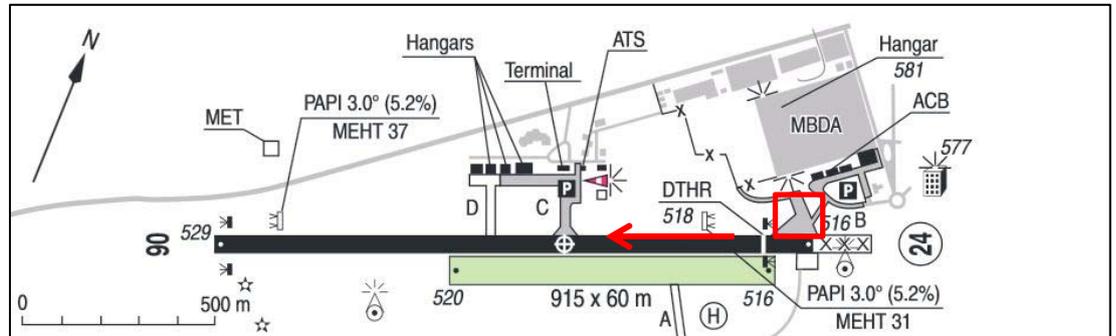
⁽²⁾Voir paragraphe 2.2

⁽³⁾Dernière valeur lue : 40 km/h

⁽⁴⁾La carte VAC précise que les décollages en piste 06 doivent obligatoirement se faire depuis le seuil.

2.2 Aéroport de Bourges

L'aéroport de Bourges possède une piste revêtue de 1 550 mètres sur 45 mètres. Le taxiway B, desservant l'aéroclub se situe au niveau du seuil 24. Le roulage⁽⁴⁾ pour s'aligner en piste 06 est ainsi de 1 550 mètres.



Plan de l'aéroport de Bourges (source carte VAC SIA)

2.3 Renseignements sur l'avion et examen de l'épave

L'incendie a détruit la totalité de l'avion en arrière de la cloison pare-feu. De ce fait, aucun examen n'a été possible sur le train d'atterrissage et le circuit de freinage.

Le F-GAHH, construit en 1976, est équipé d'un système de freinage à poignée centrale. Celle-ci, lorsqu'elle est tirée, actionne simultanément les freins des deux roues du train principal. Le frein de parc est obtenu en tirant au maximum cette poignée et en la tournant pour la verrouiller dans cette position. Les DR400 construits à partir des années 90 sont équipés de freins différentiels aux palonniers et d'un système de frein de parc séparé.

2.4 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques étaient les suivantes :

- vent 140° pour 12 à 20 kt ;
- CAVOK ;
- température 35 °C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lors du roulage depuis le parking jusqu'au décollage, le pilote a utilisé plusieurs fois la poignée centrale du frein. Il est possible que lorsqu'il l'a relâchée, celle-ci n'ait pas entièrement libéré la pression dans le circuit, conduisant à un freinage résiduel symétrique faible, difficilement détectable par le pilote. Le long roulage, ainsi que la température extérieure élevée, ont ainsi pu conduire à une surchauffe puis à l'incendie du train principal gauche.

L'indication de l'agent AFIS a permis au pilote d'avoir conscience de l'incendie. Ses actions, pendant l'interruption du décollage à faible vitesse, ont permis d'évacuer rapidement l'avion une fois celui-ci immobilisé sur la piste.