

Rebonds lors de l'atterrissage, rupture du train avant

Aéronef	Avion Aérospool WT9 Dynamic immatriculé F-GTBT
Date et heure	Lundi 07 Février 2011 à 17 h 41 ⁽¹⁾
Exploitant	privé
Lieu	Aérodrome de St Cyr L'école (78)
Conséquences et dommages	Train avant endommagé

⁽¹⁾ Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion, décolle de l'aérodrome de Saint Cyr l'Ecole (78) à destination de l'aérodrome d'Etampes (91) pour une séance de circuits d'aérodrome.

Une fois la séance terminée, il retourne à l'aérodrome de départ une heure après avoir décollé. Lors de l'atterrissage sur la piste 29 gauche, l'avion heurte durement la piste et rebondit trois fois. Le train avant se rompt et l'avion s'immobilise sur la piste. Une pale d'hélice est également endommagée.

Le pilote indique que l'approche était normale, qu'il a effectué son arrondi trop haut, puis qu'il a poussé sur le manche afin d'atterrir. L'avion a heurté brutalement la piste et effectué trois rebonds. Lors du troisième rebond, le pilote a senti le train avant s'enfoncer.

Le pilote avait obtenu son PPL en avril 2008 et une expérience de 225 heures de vol dont 43 environ sur le type et 5 heures dans les 30 derniers jours. Il avait pris l'ATIS de St Cyr enregistré à 16 h 55 qui mentionnait un vent du 220 degrés pour 10 nœuds et une visibilité supérieure à 10 km. Enfin, l'avion était léger et se situait dans les limites de masse et centrage.

CONCLUSIONS

L'accident est dû à une action inappropriée du pilote sur les commandes lors de l'arrondi à l'atterrissage entraînant plusieurs rebonds sur la piste.

Lorsqu'un aéronef rebondit trop haut 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.