

Rebond lors de l'atterrissage, rupture du train avant, sortie latérale de piste, en instruction solo

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

Aéronef	Avion AERO AT3 R100 immatriculé F-GNMZ
Date et heure	2 septembre 2013 à 16 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome d'Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel (45)
Nature du vol	Instruction solo
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Train d'atterrissage avant endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Dans le cadre du vol solo pour sa formation PPL (navigation de 150 NM), l'élève entreprend une navigation triangulaire Toussus-le-Noble (78), Auxerre (89), Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel. La première branche de la navigation se déroule normalement.

L'élève s'intègre dans le circuit d'aérodrome pour la piste 23 revêtue à Orléans Saint-Denis-de-l'Hôtel. Il indique que la finale est stable, sans turbulence avec un léger vent de travers. Il configure l'avion pour l'atterrissage et maintient une vitesse de 60 kt. Il précise que l'arrondi est légèrement haut.

Lors de l'atterrissage, l'avion rebondit puis s'affaisse vers l'avant, glisse et s'immobilise en bordure gauche de la piste. Le train d'atterrissage avant est rompu.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques étaient compatibles avec un vol d'instruction solo pour effectuer la navigation programmée. L'information du METAR de Saint-Denis-de-l'Hôtel à 14 h 30 présentait un vent variable du 310° au 080° pour 4 à 5 kt. Le dernier vent transmis au pilote par l'agent AFIS lors de l'atterrissage était du 360° / 4kt.

L'agent AFIS en poste à la tour indique avoir vu l'avion atterrir « à plat, un peu dur, rebondir et prendre une position inusuelle sur le nez ».

L'élève, âgé de 55 ans, totalisait 45 heures de vol, toutes sur type dont 13 comme commandant de bord.

L'élève indique qu'il lui est parfois reproché par ses instructeurs de faire des arrondis un peu hauts.

L'examen du train d'atterrissage avant a mis en évidence des usures par frottement sur la piste et une rupture au niveau de la platine de fixation du fût de train à la fourche de la roue. Aucun pré-endommagement ayant pu favoriser l'amorçage de la rupture n'a été observé au droit de cette rupture.



La rupture brutale de la platine par surcharge, de l'avant vers l'arrière, a conduit au basculement de la roue vers l'arrière sous le fût de train. L'avant de la fourche a alors frotté sur la piste.

3 - CONCLUSION

Le pilote n'est pas parvenu à piloter son arrondi qu'il a débuté un peu haut. La rupture du train d'atterrissage avant s'est produite lors du contact avec le sol à l'atterrissage. Au roulement, l'avant de l'avion s'est affaissé et a glissé sur la partie avant du train jusqu'à l'arrêt complet en bordure de la piste.

L'accident est dû à une maîtrise insuffisante de la technique de l'atterrissage par le pilote.