

## Rupture du train avant lors de l'atterrissage, en baptême de l'air

<b>Aéronef</b>	Avion Grumman American Aviation AA-5 Traveler immatriculé G-BIWW
<b>Date et heure</b>	6 juillet 2013 vers 17 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Pons-Avy (17), piste 31 non-revêtue 1 250 x 80 m, descendante 1,5 %
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et trois passagers
<b>Conséquences et dommages</b>	Train avant rompu, hélice endommagée

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

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de trois passagers, décolle vers 15 h 00 de l'aérodrome de Pons-Avy, pour un baptême de l'air. Le vol d'une demi-heure environ se déroule normalement jusqu'à l'approche.

Le pilote indique qu'au cours de l'arrondi, il subit une turbulence qui le déstabilise et le contraint à atterrir environ 200 mètres après le seuil de piste. Dès le touché du train principal, il relâche son effort au manche. Le train avant s'efface. L'avion glisse sur une trentaine de mètres avant de s'immobiliser en appui sur le fuselage.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Description des dégâts

L'examen visuel de la jambe de train avant montre une rupture statique. Le bout des deux pales de l'hélice est replié vers l'arrière, indiquant que le moteur fonctionnait à faible puissance.

#### 2.2 Témoignage du pilote

Le pilote, instructeur au club, explique que ce vol avait été initialement planifié à 15 h 00 pour deux passagers sur un DR 315 et avec un autre pilote. En début d'après-midi, ce dernier s'est déclaré indisponible et le nombre de passagers est passé à trois. Le pilote a proposé de réaliser lui-même le baptême sur le Grumman qui permettait d'embarquer les trois passagers. Il a avancé le vol à 14 h 00 afin de ne pas perturber les deux vols d'instruction qu'il devait réaliser par la suite. Il précise que les passagers se sont présentés à 14 h 30.

Il indique qu'il a effectué l'approche à une vitesse de 75 kt, les volets sortis en position intermédiaire pour tenir compte des turbulences. La présence de ces dernières dans la phase d'arrondi l'a incité à réajuster la puissance et à changer son point d'aboutissement. Après le touché réalisé sur la partie descendante de la piste, il pense avoir relâché trop rapidement son effort sur les commandes de vol. Il ajoute qu'il n'a pas voulu remettre les gaz car il a jugé qu'il disposait d'une longueur de piste suffisante pour atterrir.

### 2.3 Expérience du pilote

Le pilote est titulaire d'une licence PPL/A de 1992, et totalisait 1 350 heures de vol. Il avait volé 10 heures sur type et réalisé 23 atterrissages dans les trente derniers jours.

Il est titulaire une qualification Flight Instructor (FI) et réalise régulièrement des vols de baptême.

### 2.4 Manuel de vol

La vitesse d'approche recommandée varie entre 65 (plein volets) et 70 kt (lisse) à masse maximale. N'importe quelle configuration de volet peut être utilisée pour l'atterrissage. Il est précisé que « *le pilote peut préférer augmenter sa vitesse d'approche par conditions de vent traversier ou de vent soufflant en rafales, à la lumière de son expérience et de son entraînement* ».

### 2.5 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 020° à 050° pour 8 à 10 kt, rafales 18 à 20 kt, cavok, température 28 °C, QNH 1 023 hPa.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La vitesse importante en approche ainsi que la présence de turbulences et de vent traversier ont rendu la phase d'arrondi plus délicate. Il est probable que le pilote a alors eu des actions inadaptées sur les commandes après le touché du train principal, ce qui a provoqué des charges latérales importantes sur le train avant et la rupture de ce dernier.

La faible expérience du pilote sur ce type d'avion a pu contribuer à l'accident.