

## Rebonds lors de l'atterrissage, rupture du train avant

<b>Aéronef</b>	Avion TECNAM P2008JF immatriculé F-HRON
<b>Date et heure</b>	14 juillet 2015 vers 18 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Lyon Bron (69)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote, un passager
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé
<i>Note : Les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

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

<sup>(2)</sup>La vitesse d'approche indiquée par le manuel de vol est de 54 kt.

## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, effectue un vol local au départ de Lyon Bron. Au retour, il effectue l'approche sur la piste 34 avec une vitesse indiquée de 65 kt<sup>(2)</sup>. Lors du toucher des roues, l'avion rebondit. Il rebondit une seconde fois après un toucher « *trois points* », puis une troisième fois au cours duquel le pilote dit ressentir des vibrations dans le manche. Le quatrième et dernier toucher se fait sur le train principal. Le nez de l'avion s'enfonce lentement jusqu'au contact de l'hélice puis du capot moteur avec le sol. Le train avant est rompu.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le jour de l'accident, les conditions météorologiques relevées par le pilote lors de l'atterrissage étaient les suivantes :

- vent du 050° pour 9 kt ;
- CAVOK ;
- température 31 °C.

L'examen de la pièce rompue du train avant confirme la rupture par surcharge.

Le pilote totalisait 90 heures de vol, 32 dans les trois mois précédents dont une heure sur type et 11 heures dans le dernier mois, aucune sur type.

Il estime qu'il aurait dû effectuer une approche interrompue lors du premier rebond. Il précise qu'un vol en double commande dans le mois précédent aurait probablement favorisé une prise de décision adéquate.