



## Rapport Sommaire

Concernant le présent accident, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), état le 1<sup>er</sup> février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

<b>Aéronef</b>	Pottier P220S	F-PREU		
<b>Exploitant</b>	Privé			
<b>Propriétaire</b>	Privé			
<b>Pilote</b>	Citoyen suisse, année de naissance 1961			
<b>Licence</b>	licence de pilote privé d'avions ( <i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i> ) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne ( <i>European Aviation Safety Agency – EASA</i> ), établie par la Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC)			
<b>Heures de vol</b>	<b>total</b>	412 h	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	7:30 h
	<b>sur le type en cause</b>	120 h	<b>au cours des 90 derniers jours</b>	7:30 h
<b>Lieu</b>	Bex (LSGB)			
<b>Date et heure</b>	13 Mai 2017, 09:05 (LT <sup>1</sup> = UTC <sup>2</sup> + 2 h)			
<b>Type d'exploitation</b>	Privé			
<b>Règles de vol</b>	Règles de vol à vue ( <i>Visual Flight Rules – Règles de vol à vue (Visual Flight Rules – VFR)</i> )			
<b>Lieu de départ</b>	Bex (LSGB)			
<b>Destination</b>	Meiringen (LSMM)			
<b>Phase de vol</b>	Décollage et vol de montée			
<b>Nature de l'accident</b>	Rupture de la roue de poue lors du décollage			
<b>Personnes blessées</b>	<b>Membres d'équipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres personnes</b>	
Légèrement blessé	0	0	0	
Pas blessés	1	0	sans objet	
<b>Dommages à l'aéronef</b>	gravement endommagé		Hélice et roue de poue	
<b>Autres dommages</b>	Aucun			

<sup>1</sup> LT: *Local Time*, heure locale

<sup>2</sup> UTC: *Co-ordinated Universal Time*, heure universelle coordonnée

## Renseignements de base

### Déroulement de l'accident

Le jour de l'accident le pilote prévoyait d'effectuer un vol au départ de Bex (LSGB) à destination de Meiringen (LSMM) avec son avion, biplace côte à côte à ailes basses, train tricycle et de construction amateur.

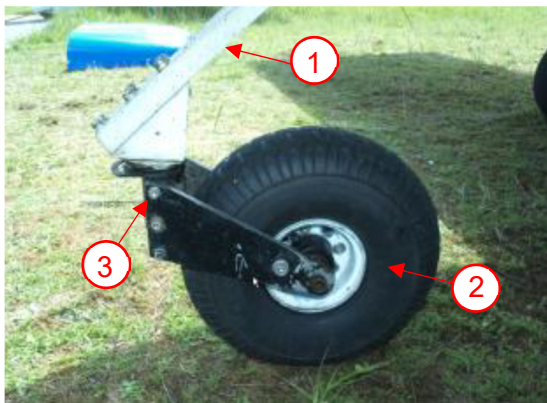
Lors de son briefing le pilote considère le fait que la piste 15 en service à Bex est mouillée mais praticable, par conséquent il décide de décoller avec un cran de volets, freins serrés jusqu'à atteindre la puissance moteur maximale puis pour la phase de roulage utiliser une technique « Profondeur, tiré à fond au début du roulage puis progressivement lâché ». Après une rafale de vent de face lors de la phase d'accélération, l'avion quitte subitement le sol avant d'atteindre la vitesse de rotation souhaitée par le pilote. Ce dernier corrige immédiatement l'assiette de vol avec une action à pousser. Cette correction engendre une prise de contact en premier de la roue de proue avec le sol. Sous le choc la structure de la roue de proue se rompt et l'hélice touche le sol. L'avion s'immobilise à une distance d'environ 200 m du point de départ.

### Situation météorologique

Les vents qui prévalaient lors de l'incident ont été enregistrés par une station météorologique installée au sommet d'un hangar qui est situé au travers du seuil de piste 15 à une distance latérale d'environ 100 m de l'axe de la piste. Au moment du décollage les relevés ont donné une valeur moyenne sur une durée de 15 min de 12 kt, avec un minimum de 1 kt et un maximum de 16 kt du sud-est (120°).

### Roue de proue

La jambe du train d'atterrissage avant est constituée d'une lame métallique rattachée au fuselage. Cette lame fait office de ressort. La roue folle est fixée sur cette lame par un cylindre qui fait office d'axe de rotation latérale de la roue. Lors de la prise de contact de la roue de proue avec le sol l'axe de rotation a subi des contraintes élevées jusqu'à la rupture mécanique de ce dernier.



1. Lame métallique
2. Roue folle
3. Axe de rotation latérale

Figure 1: Train d'atterrissage avant sans carénage.

## Conclusions

L'accident est dû à une gestion de la commande de profondeur inappropriée lors du décollage qui a engendré une prise de contact de la roue de proue en premier avec le sol, qui sous des contraintes élevées s'est désolidarisée du fuselage.

Pour cette raison, le SESE renonce à des mesures d'enquête supplémentaires et conclut l'enquête avec ce rapport sommaire conformément à l'art. 46 OEIT.