

ACCIDENT

22 janvier 2005 - avion immatriculé F-BLHJ

Evénement :	atterrissage avec le train rentré.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> perturbation de l'attention, <input type="checkbox"/> réglage inadapté du volume de l'alarme sonore de train non sorti.

Conséquences et dommages : partie inférieure du fuselage et hélice endommagées.

Aéronef : avion Piper PA 24 - 250 « Comanche ».

Date et heure : samedi 22 janvier 2005 à 17 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Royan (17), piste 28 revêtue, 1 255 m x 30 m, LDA 1 025 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 59 ans, PPL (A) de 1971, 980 heures de vol dont 210 sur type et 2 heures 30 minutes sur cet avion dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 260° / 04 kt, OVC à 4 300 pieds, visibilité supérieure à 10 km, QNH 1021 hPa.
Nuit aéronautique à 18 h 25.

CIRCONSTANCES

Après quarante-cinq minutes de vol et plusieurs circuits d'aérodrome, le pilote, copropriétaire de l'avion, annonce sur la fréquence en auto-information qu'il va procéder à un exercice d'encadrement à partir d'une hauteur de 2 000 pieds. Alors qu'il s'apprête à débiter cette manœuvre, il constate qu'un avion, à bord duquel se trouvent un instructeur et un élève, roule sur la piste en direction du seuil 28 afin de décoller (voir carte d'atterrissage à vue page suivante). Le pilote d'un autre avion s'annonce dans le circuit d'aérodrome. Après discussion sur la fréquence avec l'instructeur, le pilote du F-BLHJ décide d'interrompre l'exercice. Il rejoint la branche vent arrière pour atterrir derrière l'avion dans le circuit. Le PA 24 touche le sol, train d'atterrissage rentré et s'immobilise sur le ventre.

Après l'accident, la commande du train d'atterrissage est trouvée en position baissée. Les essais réalisés en atelier n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement du train et des voyants lumineux indiquant sa position. Le volume de l'alarme sonore signalant que le train n'est pas sorti est faiblement audible dans les écouteurs du casque lorsque le moteur est arrêté.

L'alarme est activée lorsque la pression d'admission est inférieure à quinze pouces de mercure. Elle est indépendante de la position des volets. Le pilote précise qu'il avait estimé le vent du 280° pour une force de quinze à vingt nœuds. Il n'a pas été possible de connaître avec exactitude la vitesse de l'avion en finale ainsi que le réglage de la pression d'admission.

Le pilote explique que lorsqu'il a décidé d'interrompre l'exercice d'encadrement et pendant qu'il rejoignait la branche vent arrière, son attention s'est particulièrement portée sur l'avion qui roulait sur la piste. Il a dû ensuite prolonger son circuit pour assurer l'espacement avec l'avion qui atterrissait avant lui. Il a oublié d'actionner la commande de sortie du train et de vérifier cette dernière. Il ajoute qu'il n'a pas entendu l'alarme sonore associée. Il pense avoir baissé, par réflexe, la commande de train après l'atterrissage sur le ventre. Il savait que le niveau sonore de l'alarme « train non sorti » était faible. Cette anomalie avait été signalée à plusieurs reprises à l'atelier de maintenance. Le réglage avait été reporté lors de la prochaine visite programmée.

Le pilote a pu être perturbé par la diminution de la visibilité à l'approche de la nuit aéronautique.

