

## ACCIDENT

### 14 janvier 2005 - avion immatriculé F-GALD

<b>Evénement :</b>	atterrissement avec le train rentré.
<b>Cause identifiée :</b>	acceptation d'une charge de travail trop élevée entraînant l'omission de la vérification de la sortie du train d'atterrissement.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aéronef fortement endommagé.
<b>Aéronef :</b>	avion Piper PA 31 T « Cheyenne 2 ».
<b>Date et heure :</b>	vendredi 14 janvier 2005 à 13 h 50.
<b>Exploitant :</b>	société.
<b>Lieu :</b>	AD Lille Lesquin (59).
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 1.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 35 ans, CPL de 1993, IR/ME de 1993, 2 939 heures de vol dont 2 616 sur type, 2 300 en régime de vol aux instruments et 54 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	vent 180° / 08 kt, RVR piste 26 1 100 m, brouillard, nuages invisibles, température 2 °C, température du point de rosée 1 °C, QNH 1031 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le passager, salarié de la société, doit se rendre de Châteauroux (36) à Lille pour un rendez-vous professionnel. Une escale est prévue soit au Bourget (93) soit à Toussus-le-Noble (78) pour embarquer un autre passager. Cette escale est annulée avant le départ car ces deux aérodromes sont inaccessibles étant donné la situation météorologique.

La société exploite l'avion dans le cadre de la réglementation de l'aviation générale. Le pilote, salarié de la société depuis une dizaine d'années est l'unique pilote de l'avion. Il décolle en régime de vols aux instruments, de l'aérodrome de Châteauroux à destination de l'aérodrome de Lille Lesquin qui est accessible. A l'arrivée, en conditions météorologiques de vol aux instruments, le pilote est sous guidage radar pour une approche ILS en piste 26. Il explique que lors de la mise en descente, il actionne les commandes de gaz vers l'arrière pour réduire la vitesse et l'alarme sonore, avertissant que le train

n'est pas sorti, se déclenche normalement.

Lors du vol en palier à 2 000 pieds, avant l'interception du glide, il commande la sortie des volets en configuration « approche », mais leur déploiement se poursuit jusqu'au braquage « atterrissage » (40°). Il ouvre puis referme le circuit électrique de commande des volets, positionne cette commande sur « rentré » puis sur « approche ». La sortie des volets se poursuit à nouveau jusqu'à la position « atterrissage ». Arrivant vers l'interception du plan de descente, il actionne la commande de sortie du train et compense manuellement l'avion.

Il précise que peu avant l'altitude de décision, il aperçoit le balisage lumineux haute intensité et décide de poursuivre l'atterrissage. Il actionne les commandes des gaz vers « tout réduit » pour l'arrondi. Peu après, alors que l'avion est sur l'axe de piste, il est surpris par le contact des hélices avec le sol. L'avion finit sa course dans l'herbe à droite de la piste, train rentré.

Le pilote ajoute qu'il ne se souvient pas avoir vu les trois témoins lumineux verts indiquant que le train est sorti et verrouillé. Il précise qu'il a effectué les actions avant l'atterrissage mais a omis les vérifications associées. Il n'a pas entendu l'avertisseur sonore de train non sorti lors de l'arrondi.

Après l'arrêt de l'avion, la commande de sortie du train était dans une position intermédiaire. Lors du relevage de l'avion, aucune déformation et aucun défaut n'ont été constatés sur le train d'atterrissage. Il sort et se verrouille normalement.

Le pilote a dû faire face à une surcharge de travail avant et après l'établissement de l'avion sur le plan de descente. Il a été perturbé lors de la préparation à l'atterrissage.

Il était habitué à atterrir sur l'aérodrome de Lille Lesquin dans des conditions météorologiques similaires.

Deux conditions simultanées sont nécessaires pour que l'avertisseur sonore de train non sorti se déclenche sur cet avion : le train ne doit pas être verrouillé en position sortie et les torques réduits en-deçà de cent cinquante livres.

Le braquage intempestif des volets était apparu deux mois auparavant et s'était reproduit une fois. Il est dû à un déréglage d'un contacteur dans l'aile droite de l'avion. Ce dysfonctionnement n'était pas mentionné sur le carnet de route. Une réparation était prévue lors de la prochaine visite de maintenance.