

ACCIDENT

21 février 2008 - avion immatriculé N146FL

Evénement :	atterrissement dur sur altiport, rétraction du train d'atterrissement principal.
Cause probable :	prise en compte insuffisante des différences entre l'avion d'entraînement et l'avion utilisé sur un site particulier.

Conséquences et dommages : aéronef endommagé.

Aéronef : avion Beechcraft F 90.

Date et heure : jeudi 21 février 2008 à 15 h 20.

Exploitant : privé.

Lieu : altiport Courchevel (73), piste 22 revêtue 537 m x 40 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 60 ans, licence de pilote privé avion de 1982 délivrée par les Etats-Unis, ATPL(A) de 2003 délivrée par le Royaume-Uni, 5 400 heures de vol dont 480 sur type, 88 heures dans les trois mois précédents dont 5 sur type.

Conditions météorologiques : vent calme, CAVOK, température 17 °C, QNH 1028 hPa.

CIRCONSTANCES

Le jour de l'événement, le pilote et ses trois passagers, en provenance de Grande-Bretagne, à bord d'un avion prêté par un ami, atterrissent à Chambéry Aix-les-Bains (73). Le pilote a l'intention de se rendre à Courchevel pour plusieurs jours avec ses passagers. Son autorisation d'accès au site de Courchevel n'étant plus valide, il est attendu par un instructeur de Courchevel avec qui il effectue en milieu de journée un aller-retour vers Courchevel à bord d'un Cessna 172. A l'issue de ce vol d'une heure, comprenant un atterrissage et un décollage à Courchevel, l'instructeur délivre une nouvelle aptitude au pilote.

A 15 h 00, le pilote et ses trois passagers décollent de Chambéry à bord du Beech 90 à destination de Courchevel. Lors de l'atterrissement en piste 22, le train principal se rétracte. Le pilote maintient la puissance des moteurs. L'avion glisse et s'immobilise en extrémité de piste à proximité et de l'aire de stationnement.

Le pilote indique que l'approche s'est déroulée sans problème particulier. Le vent était calme. Il ajoute que le train était sorti et verrouillé en finale, les volets sortis en position atterrissage et la vitesse d'approche était d'environ 95 noeuds. Il précise que l'arrondi s'est effectué normalement mais qu'il a atterri fermement.

Les observations faites sur le site montrent que le train principal était sorti et verrouillé au moment du contact avec le sol. Des efforts anormalement élevés ont sollicité les verrous et leur mécanisme de commande qui ont alors cédé. Bien qu'endommagé, le train avant est resté sorti. Dans la cabine passagers, les masques à oxygène se sont déployés lors du touché des roues.

Le pilote avait effectué une soixantaine d'atterrissements à Courchevel depuis 1984 avec plusieurs types d'avion (Beech 200, Beech 58, Piper 31, Cessna 172). Il atterrissait pour la première fois à Courchevel aux commandes d'un Beech 90.

La réglementation relative aux conditions de renouvellement des autorisations d'accès aux sites de montagne précise que le pilote doit avoir effectué au moins un atterrissage sur ce site en tant que commandant de bord dans les six mois précédents. A défaut, un vol d'entraînement doit être réalisé avec un instructeur de vol montagne. A l'issue du vol, ce dernier peut renouveler l'autorisation d'accès au site. Celle-ci est alors valable sur tous types d'avion, quel que soit l'avion utilisé lors du renouvellement.