



Accident du Cessna 340 immatriculé N340LT survenu le 25 août 2016 à Paris-Orly (94)

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

Heure	À 21 h 56 ⁽¹⁾
Exploitant	France
Nature du vol	Aviation générale, vol de voyage
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

*Note: Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote.
Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.*

Atterrissage avec le train rentré, de nuit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote réalise un vol aux instruments entre les aérodromes de La Rochelle (17), d'où il décolle vers 20 h 15, et de Toussus-le-Noble (78), alors en auto-information. À destination, il contacte Orly Approche et s'intègre pour une approche ILS pour la piste 25 droite.

Lors de l'interception de l'ILS, vers 21 h 20, à une altitude d'environ 3 000 ft et à 7 NM du seuil, il commande la sortie du train d'atterrissement et constate que ce dernier ne sort pas. Le pilote explique qu'il vérifie le disjoncteur du moteur du train d'atterrissement et actionne à nouveau la commande, sans résultat. Il informe l'Approche qu'il ne parvient pas à sortir son train d'atterrissement et se met en attente à une altitude d'environ 2 000 ft autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble afin d'effectuer une sortie en secours du train.

Le pilote explique qu'il a appliqué la procédure de sortie en secours du train d'atterrissement. Après quelques tours de manivelle, il constate que le voyant indiquant le mouvement du train d'atterrissement ne s'allume pas. Il teste les voyants d'alarmes et ne constate aucun dysfonctionnement. Il poursuit sa tentative de sortie en secours, sans résultat. Il réitère alors la procédure sans parvenir à sortir le train d'atterrissement. Il contacte à nouveau l'Approche qui lui conseille de se dérouter vers l'aérodrome d'Orly (94) où les services d'incendie et de secours sont disponibles pour un atterrissage train rentré.

Le pilote reçoit un guidage radar vers la piste 20 sur laquelle il se pose train non sorti.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 72 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis 1965 et d'une licence commercial depuis 1985 avec la qualification instructeur depuis 1987. Il totalisait environ 12 500 heures de vol dont environ 150 heures sur type. Il avait effectué 25 heures de vol, dont cinq sur type, dans les trois derniers mois et quatre dans les dernières 24 heures, dont trois sur type.

2.2 Renseignements sur l'avion

Le manuel de vol indique que l'avion est équipé d'un train d'atterrissement tricycle rétractable actionné par un moteur électrique, au travers d'un embrayage. Son extension en secours est assurée par une manivelle actionnée par le pilote via ce même embrayage.

Ce train est commandé par un sélecteur à trois positions : rétraction, centrale et extension. Un indicateur de position du train « *Gear Unlocked* » indique que le train d'atterrissement est en transit (rétraction ou extension) ou qu'au moins un des trois trains d'atterrissement ne se trouve pas dans la même position que celle commandée.

Lors de l'utilisation du système d'extension de secours, le sélecteur de position du train d'atterrissement doit être placé en position centrale et le disjoncteur « *LDG Gear Motor* » doit être tiré (circuit ouvert) avant de débloquer la manivelle. Lorsque la manivelle est dépliée et verrouillée dans sa position de fonctionnement, le moteur électrique de l'unité est désengagé. L'extension en secours demande environ 50 tours de manivelle.

2.3 Examen de l'avion

L'examen de l'avion a montré que :

- la commande de sortie du train était en position centrale ;
- la manivelle de sortie manuelle était déployée ;
- le disjoncteur associé était enfoncé (circuit fermé).

L'examen du mécanisme de sortie du train d'atterrissement a montré que le moteur électrique était en état de fonctionnement. L'embrayage était dans une position qui ne permettait pas l'entraînement du mécanisme de sortie du train, ni par le moteur électrique, ni par la manivelle.

Un test de sortie du train en utilisant la commande électrique et la manivelle a été réalisé une fois l'embrayage remis dans sa position nominale. Il a montré que le système était fonctionnel.