



Accident du Cessna F177RG immatriculé F-BSHB survenu le 15 octobre 2017 à Ambérieu (01)

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

Heure	Vers 11 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et trois passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

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

Atterrissage train rentré

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle accompagné de trois passagers de l'aérodrome d'Ambérieu pour un vol local dans le secteur du Mont Blanc. Au retour, il s'intègre en branche vent arrière pour la piste revêtue 19R. Estimant qu'il est un peu rapide, il positionne les volets en configuration approche et retarde la sortie du train d'atterrissement. Lors de l'étape de base, alors qu'il effectue la check-list avant atterrissage, il lui semble que la lampe verte⁽²⁾ indiquant que le train d'atterrissement est sorti et verrouillé est allumée. Lors de l'approche finale, il réduit la puissance, se met en descente et positionne les volets en configuration atterrissage. L'avion touche la piste sur le ventre, glisse sur environ 100 mètres et s'immobilise sur la piste.

⁽²⁾Il y a une seule lampe pour indiquer la sortie et le verrouillage du train d'atterrissement.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A), totalisait 730 heures de vols dont 660 en tant que commandant de bord, 13 heures sur cet avion dans les trois mois précédents.

Il indique que lors de l'étape de base, il est possible qu'un reflet du soleil soit à l'origine de la perception erronée qu'il a eue de l'état de l'indicateur de sortie du train.

Le pilote précise qu'il n'a pas entendu l'alarme TNS⁽³⁾ indiquant la non-sortie du train d'atterrissement lors de la finale alors que la puissance était réduite.

Un des passagers a filmé l'approche finale jusqu'à une hauteur d'environ 500 ft. Ce film montre que :

- l'indicateur de train rentré (lampe de couleur ambre) est allumé ;
- la puissance d'admission indiquée est inférieure à 10 pouces de mercure ;
- les volets sont en configuration atterrissage ;
- l'alarme TNS n'est pas audible.

Lors de la mise sous tension de l'avion, avec la commande de puissance en position « *plein réduit* », l'alarme TNS s'est déclenchée. La sortie du train d'atterrissage a été réalisée. Aucune anomalie de fonctionnement ou d'indication de position du train d'atterrissage n'a été détectée.

L'examen par l'atelier d'entretien du contact électrique situé sur la commande de puissance permettant le déclenchement de l'alarme TNS a montré que ce dernier était mal réglé. Le contact électrique s'activait en effet uniquement lorsque la commande de puissance était totalement positionnée vers l'arrière ce qui correspond à une position « *plein réduit* » et non pour une position correspondant à une pression admission de 12 pouces de mercure comme indiqué dans le manuel de vol de l'avion.