



Accident du Piper PA28R-200 immatriculé F-BUTL survenu le 2 mars 2018 à Romans Saint-Paul (26)

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

Heure	Vers 17 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

Note: Les informations suivantes sont issues principalement du témoignage du pilote et du compte-rendu de l'agent AFIS. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.

Atterrissage avec le train rentré

1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾Piste 06R,
890 m x 80 m,
QFU préférentiel à
l'atterrissement par
vent calme, seuil
décalé de 120 m.

⁽³⁾Message
d'information
publié par les
services de l'aviation
civile indiquant
des évolutions
temporaires des
infrastructures sur
les aérodromes
(Notice To Airmen).

⁽⁴⁾Une alarme
indiquant que le train
n'est pas sorti retentit
sur ce modèle d'avion
lorsque la commande
de sortie du train
est sur « rentré »
et que la pression
d'admission est
inférieure à environ
14 pouces de mercure
(ce qui correspond
à une position
de la commande
de puissance sur
« ralenti »).

Le pilote décolle de l'aérodrome de Grenoble Isère (38) à destination de l'aérodrome de Romans Saint-Paul. À l'arrivée, il effectue un passage à la verticale de l'aérodrome pour s'intégrer dans le circuit d'aérodrome. Il note qu'un autre avion est en exercice en vol d'instruction dans le circuit d'aérodrome. Pour ne pas gêner l'autre pilote, il rejoint rapidement la branche vent arrière pour la piste 06R⁽²⁾ non revêtue. Il réduit la puissance et positionne les volets en configuration approche. En étape de base, il positionne les commandes d'hélice sur « *plein petit pas* » et de richesse sur « *plein riche* ». Il vire en finale avec une vitesse d'environ 70 kt. Une alarme se déclenche ; il pense qu'il s'agit de l'alarme de décrochage, vérifie l'indicateur de vitesse et sort les pleins volets. Il poursuit l'approche et atterrit. L'avion touche le sol avec le train rentré, glisse puis s'immobilise sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) délivrée en juin 2001 totalisait 1 950 heures de vols dont 1 710 en tant que commandant de bord et cinq heures sur cet avion dans les trois mois précédents.

Le pilote indique qu'avant le départ, il avait noté que la piste 06L/24R qui est réservée aux avions était fermée par Notam⁽³⁾ et qu'il devait utiliser la piste 06R/24L habituellement réservée aux planeurs.

Le pilote indique qu'il a oublié en branche vent arrière de sortir le train lors de la préparation de l'avion pour l'atterrissement. Il précise qu'il n'a pas identifié l'alarme comme étant l'alarme de train non sorti⁽⁴⁾.

Après l'accident, un essai de sortie du train a été réalisé. Aucune anomalie de fonctionnement ou d'indication de position du train d'atterrissement n'a été détectée.