

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

Atterrissage avec le train rentré

Aéronef	Avion Cessna 182RG immatriculé F-GCHF
Date et heure	20 juillet 2015 à 18 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome d'Avignon Caumont (84)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

Note: Les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de deux passagers, effectue un vol local depuis l'aérodrome d'Avignon Caumont.

De retour vers l'aérodrome, il est autorisé à s'intégrer directement en étape de base pour la piste 35. Alors qu'il est en finale, à une hauteur d'environ 600 ft, un autre pilote est autorisé à s'aligner et à décoller. Le pilote du F-GCHF sort les volets en configuration « *pleins volets* » et réduit la vitesse. Il oublie de sortir le train et atterrit avec le train rentré. Il perçoit alors l'avertisseur sonore « *train non sorti* ».

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote totalisait 4 900 heures de vol, dont 1 500 sur type et 9 dans les trois mois précédents dont 3 sur type.

Il indique que les conditions météorologiques étaient les suivantes :

- CAVOK ;
- vent inférieur à 5 kt.

Il précise qu'il a été surpris par l'alignement d'un autre avion alors qu'il se trouvait en finale, à une vitesse assez rapide. Il s'est focalisé sur sa vitesse et a oublié de sortir le train.

Il n'a pas effectué la check-list avant atterrissage, commentant ses actions aux passagers.

L'avion est équipé d'un avertisseur sonore pour prévenir un éventuel atterrissage avec le train rentré.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à un oubli de sortir le train d'atterrissage. Les commentaires du pilote à l'attention des passagers durant une phase de vol nécessitant une concentration importante ont pu contribuer à cet oubli.

Lorsque la charge de travail du pilote est élevée, ses ressources cognitives peuvent devenir insuffisantes pour traiter l'ensemble des informations reçues. Dans ces conditions une alarme sonore peut ne pas être perçue par le pilote, l'ouïe étant un sens facilement occulté par le cerveau en cas de forte charge attentionnelle par ailleurs (phénomène de surdité inattentionnelle). La check-list avant atterrissage constitue alors une barrière de sécurité supplémentaire.