

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GJCG

Evénement :	atterrissage train rentré.
Cause identifiée :	oubli de sortir le train dû à une perturbation de la dispersion adéquate de l'attention.

Conséquences et dommages :	hélice endommagée.
Aéronef :	avion CESSNA 182 RG "Skylane".
Date et heure :	samedi 8 février 2002 à 15 h 31.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Marseille-Provence, deux pistes parallèles 32 / 14.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 2.
Titres et expérience :	pilote, 52 ans, PPL de 1997, 234 heures de vol dont 38 h 30 sur type et 3 h 50 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques	vent 340° / 18 kt, CAVOK, QNH 1024 hPa.

Circonstances

Les circonstances de l'accident sont déduites du témoignage du pilote, des enregistrements des radiocommunications et de la trajectoire radar.

Le pilote décolle de Nîmes Courbessac vers Marseille Provence afin d'effectuer un posé-décollé puis le retour sur Nîmes.

En contact avec Provence Tour, il annonce à 15 h 20 qu'il survole le point N à 1900 pieds en descente vers 1500 pieds et en direction des points NA et NB. La tour de contrôle lui demande de "*rappeler NA 1500 pieds pour une 32*" et le pilote collationne "*je rappelle NA pour la 32 Droite*". Le contrôleur ne relève pas la précision de piste indiquée par le pilote. La trace radar montre que le pilote suit la trajectoire indiquée (*voir carte ci-dessous*).

Dans le même temps, un Canadair, après un largage, arrive par EA en direction de NB pour effectuer ensuite un "écopage" sur l'étang de Veïne, un Airbus est autorisé au décollage en piste 32 Droite et un PA 38 en entraînement effectue une remise de gaz sur la piste 32 Gauche pour des tours de piste à l'ouest.

A 15 h 25, le pilote annonce qu'il "atteint NB". Le contrôleur lui demande à ce moment de " *mettre le cap vers la vent arrière droite pour la 32 Gauche secondaire*". Le pilote collationne " *je rappellerai pour la 32 Gauche*". Il indiquera dans son témoignage qu'il est alors occupé à surveiller le trafic. Il ajoutera qu'il sort 10° de volets, met le réchauffage carburateur et ouvre les volets de capots et que, compte tenu du trafic, il s'attend à effectuer un 360° de retardement. (On remarque sur la trajectoire radar que la vitesse sol de l'avion diminue pendant cette période). Quelques secondes plus tard, le contrôleur transmet au pilote "*procédez vers la verticale, coupez les axes verticale et rappelez fin de vent arrière gauche pour la 32 Gauche*" et le pilote collationne "*verticale terrain 1500 pieds*". A cet instant un autre Airbus arrive en finale pour la piste 32 Droite suivi d'un ATR pour la même piste et le PA 38 est en finale pour la piste 32 Gauche. Le pilote a expliqué qu'il pensait à ce moment que son avion était configuré pour l'atterrissage.

La trace radar montre que l'avion passe à la verticale des pistes puis en vent arrière main gauche pour la 32 Gauche, en étape de base et en finale.

A 15 h 30, le Cessna est autorisé au touché sur la piste 32 Gauche. A 15 h 31, alors que l'avion est sur le point de toucher la piste, le pilote émet un message pour collationner les indications de départ données par le contrôleur. L'alarme du train non sorti est audible pendant cette émission. L'avion atterrit avec le train rentré. Il glisse sur une centaine de mètres et s'immobilise sur la piste.

Le manuel de vol du Cessna 182 RG indique dans la procédure avant atterrissage "*vérifier visuellement que le train principal est sorti et que le voyant vert est allumé*". Par ailleurs, l'alarme train non sorti ne se déclenche (lorsque l'avion est en configuration avec 10° de volets sortis) que lorsque la pression d'admission est en dessous de 12 pouces de mercure. Aussi, lors de cet incident, l'alarme n'a pu se déclencher que lorsque l'avion était à l'arrondi.

L'écoute de l'enregistrement des radiocommunications montre une forte densité des échanges de messages à la radio.

L'ATIS de 14 h 38 précisait que "la piste en service était la 32" mais que la procédure IFR était "MIKE SIERRA 32 Droite".

Le changement de stratégie à l'arrivée et la densité du trafic ont empêché une dispersion adéquate de l'attention du pilote vers certaines actions de pilotage et vers certaines vérifications avant l'atterrissage.

incident du F-GJCG le 8 février 2002

