

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GAPZ

Evénement :	atterrissage avec le train rentré.
Cause identifiée :	omission des actions et vérifications avant l'atterrissage lié à une perturbation de l'attention, et une désorganisation des priorités.

Conséquences et dommages :	fuselage, volets et hélices endommagés.
Aéronef :	avion Beechcraft A 36 "Bonanza".
Date et heure :	vendredi 4 septembre 2003 à 19 h 50.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Toussus-le-Noble (78).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 60 ans, PPL de 1974, IR de 1998, 830 heures de vol dont environ 500 sur type et 8 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 090° / 06 kt, CAVOK, température 23 °C.

Circonstances

A l'issue d'un voyage en régime de vol IFR au départ de l'aérodrome de Chaumont (52) à destination de Toussus-le-Noble, le pilote contacte l'approche d'Orly. Pour réguler le trafic, le contrôleur lui demande de réduire la vitesse jusqu'à la vitesse minimum d'approche. Le pilote respecte cette instruction et sort les volets en position "approche". Il est ensuite transféré au contrôleur de Villacoublay qui lui demande de rappeler en début de descente. Le pilote répond qu'il a déjà débuté la descente. Il est transféré à la tour de contrôle de Toussus-le-Noble qui l'autorise à poursuivre l'approche VOR DME 07 Gauche en lui demandant de maintenir la vitesse minimum d'approche.

L'avion le précédant en finale est un Cessna 150. Le contrôleur autorise le pilote de ce dernier à l'atterrissage et lui demande de prévoir si possible un dégagement rapide de la piste. Le Cessna 150 atterrit et libère rapidement la piste. Le pilote du Beechcraft A 36 est autorisé à l'atterrissage. L'avion atterrit train rentré, glisse et s'immobilise sur la piste.

La manette de commande du train d'atterrissage est retrouvée en position "train rentré" et les volets en position "atterrissage".

Le pilote et le passager indiquent que l'avertisseur "sonore de non verrouillage bas" du train d'atterrissage s'est déclenché lors de l'arrondi.

Le pilote est coutumier de l'aérodrome de Toussus. Il explique qu'habituellement, lors de la procédure VOR DME 07, il sort les volets en position "approche" et le train d'atterrissage au cours du palier à 3 000 pieds, avant le point de début de descente finale. Il ajoute qu'il a été perturbé, le jour de l'accident, par la chronologie inhabituelle des autorisations délivrées par les organismes de la circulation aérienne :

- d'une part, lors de la demande de la réduction de vitesse demandée pendant le guidage radar en amont de la procédure. C'est à cet instant qu'il a sorti les volets en position "approche", sans sortir le train d'atterrissage,

- d'autre part, lors de l'autorisation de descente vers 3 000 pieds qu'il a considérée tardive. Il s'est estimé au-dessus du plan de descente, n'a pas effectué de palier à 3 000 pieds et a poursuivi la descente de façon continue jusqu'à l'atterrissage.

Il considère que l'approche a été "précipitée" et précise qu'il voyait la piste.

Il ajoute qu'en finale, son attention a été perturbée par la surveillance du Cessna 150 devant lui ; il a oublié de sortir le train d'atterrissage en finale et a omis de vérifier la signalisation de la position du train.

Sur le Beechcraft A 36, une barre mobile externe au tableau de bord supporte les deux volants. Elle cache en partie les voyants de signalisation de la position du train. Le pilote doit se pencher pour les voir.

La piste 07 droite était fermée en raison de travaux.

