

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé LX-AIT

Événement :	atterrissement train rentré.
Cause identifiée :	perturbation de l'attention liée à une préoccupation du pilote.
Facteur contributif :	logique d'alarme entraînant une signalisation tardive.

Conséquences et dommages :	aéronef légèrement endommagé.
Aéronef :	avion Cessna 182 RG "Skylane".
Date et heure :	samedi 13 septembre 2003 à 16 h 20.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Villefranche-de-Rouergue (12).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 2.
Titres et expérience :	pilote, 47 ans, PPL de 1993, 2 500 heures de vol dont 300 sur type et 30 dans les trois mois précédents, également sur type.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent calme, CAVOK.

Circonstances

Le pilote, accompagné de deux membres de sa famille, décolle de l'aérodrome de Villefranche-de-Rouergue pour un vol local. Il explique qu'au cours du vol il décèle qu'un des passagers, dont il connaît les antécédents médicaux, subit un malaise. Il décide de revenir atterrir. Il s'intègre dans le circuit de piste standard en auto-information. Il pré-affiche les paramètres moteur habituels (pression d'admission de dix-sept pouces de mercure) et prévoit d'atterrir en configuration "pleins volets". Il énonce d'une façon automatique sa check-list avant atterrissage, réduit la puissance du moteur en vue de l'arrondi et entend l'alarme de train non sorti. Il estime que sa faible hauteur ne lui permet pas de remettre les gaz. L'avion atterrit sur le ventre.

Le pilote précise que l'état de santé de son passager l'a inquiété et préoccupé, monopolisant ainsi une grande partie de ses ressources en finale.

L'alarme de train non sorti est conditionnée par une valeur de pression d'admission inférieure à douze pouces de mercure ou lorsque les volets sont sortis au-delà de vingt-cinq degrés et le train rentré. Le pilote n'a entendu cette alarme qu'au moment de la réduction de puissance en courte finale (déclenchée par la condition "pression d'admission"). Les volets n'étaient donc pas totalement sortis.

Les essais au sol montrent que l'alarme fonctionne conformément aux spécifications du constructeur.

La logique de l'alarme entraîne une signalisation tardive de non- verrouillage du train en position basse lorsque les volets ne sont pas complètement sortis.

Le pilote vole régulièrement sur cet avion en IFR et atterrit le plus souvent en configuration "volets 10°".