

ACCIDENT

26 août 2004 - avion immatriculé D-EAFW

Evénement :	atterrissage avec le train rentré.
Causes identifiées :	☐ focalisation de l'attention sur la gestion de l'approche en conditions météorologiques dégradées, ☐ excès de confiance.

Conséquences et dommages : partie inférieure du fuselage et aile gauche endommagées, hélice tordue.

Aéronef : avion Piper PA-28 RT-201 T « Turbo Arrow 4 ».

Date et heure : jeudi 26 août 2004 à 13 h 25.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Figari (2A).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 64 ans, PPL délivré par l'Italie en 1986, 1 300 heures de vol dont 870 sur type et 24 dans les trois mois précédents, toutes sur type.

Conditions météorologiques : ATIS: enregistrement de 13 h 00 : vent 290° / 25 kt rafales à 42 kt, FEW Cu à 3 000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 25 °C, QNH 1011 hPa.

Circonstances

Le pilote, propriétaire de l'avion, décolle de Split (Croatie) à destination de Figari. Avant l'approche, il prend connaissance des informations de l'ATIS. Après 3 h 25 de vol et alors qu'il est à 2 500 pieds, il est autorisé à s'intégrer en longue finale pour la piste 23. Il sort les volets à dix degrés (premier cran) et affiche une pression d'admission de seize pouces, pour maintenir une vitesse d'environ cent nœuds. Il explique qu'il a retenu cette vitesse en raison des déclenchements successifs de l'indicateur de décrochage, dus au cisaillement de vent. La dernière information relative au vent au sol, communiquée par le contrôleur, est « 280 degrés, 25 nœuds, rafales à 37 nœuds ».

Pendant la finale, l'attention du pilote se focalise sur la gestion de la trajectoire, rendue difficile par le vent et les turbulences associées. Il indique qu'en très courte finale il décide d'atterrir car le vent est plus faible. L'avion s'enfonce anormalement et le pilote comprend qu'il a oublié de sortir le train. L'avion se déporte sur la gauche, sort de piste et heurte une balise avant de s'immobiliser.

Le manuel de vol du Piper PA-28 RT-201T mentionne que l'alarme « train rentré » est inhibée lorsque la pression d'admission affichée est supérieure à 14 pouces.

Le pilote ajoute qu'il connaissait bien l'aérodrome et qu'il y avait atterri de nombreuses fois. Aussi, son intention était de descendre jusqu'à dix mètres au-dessus de la piste pour constater si l'atterrissage était possible.

Il précise qu'il a préféré ne pas effectuer le circuit d'aérodrome publié en raison des conditions météorologiques. Il était habitué à sortir le train d'atterrissage en vent arrière. Le fait de s'intégrer en longue finale a certainement contribué à son oubli.

Les informations de l'ATIS correspondaient à celles que le pilote avait obtenues avant le départ.