

INCIDENT

23 juillet 2005 - avion immatriculé F-BMUE

Événement :	atterrissage avec le train rentré en instruction.
Cause identifiée :	perturbation de l'attention due à une augmentation de la charge de travail.

Conséquences et dommages : hélice endommagée.

Aéronef : avion SOCATA Gardan GY 80-160 « Horizon ».

Date et heure : samedi 23 juillet 2005 à 10 h 10.

Exploitant : privé.

Lieu : altiport Courchevel (73), piste 05 revêtue, 535 m x 40 m pente max 18,5 %, altitude : 6 369 pieds.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + pilote.

Titres et expérience :

- ☐ instructeur, 69 ans, PPL(A) de 1956, FI de 1964, FEM de 1962, IPL jusqu'à 1997, 16 500 heures de vol dont 100 sur type et 20 en instruction dans les trois mois précédents.
- ☐ pilote, 46 ans, PPL(A) de 2001, 140 heures de vol, 15 dans les trois mois précédents dont 1 h 40 sur type.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 230° / 04 kt, CAVOK, QNH 1015 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, récent acquéreur de l'avion, entreprend un vol avec un instructeur afin d'obtenir l'autorisation « train escamotable » et d'utiliser seul son aéronef. Au cours de la visite avant le vol, l'instructeur constate que le voyant lumineux vert indiquant la position sortie et verrouillée du train d'atterrissage est éteint.

Ils décollent de l'aérodrome d'Albertville (73) à 9 h 30. L'instructeur explique que le trafic aérien lui paraît trop dense et qu'il propose au pilote de s'entraîner sur l'altiport de Courchevel. Pendant le vol, ils réalisent deux exercices de décrochage dont un en configuration atterrissage. Le voyant vert du train ne s'allume pas.

Après un premier atterrissage sur l'altiport, l'instructeur et le pilote décollent derrière un PA 28 qui effectue lui aussi des circuits d'aérodrome. Pour maintenir son espacement par rapport à cet avion et suivant les indications de l'instructeur, le pilote prolonge la branche vent arrière en modifiant son cap.

Un troisième avion s'annonce en « début de reconnaissance » sur la fréquence d'auto-information de l'altiport. L'instructeur explique qu'il ne le voit pas. Il focalise son attention sur le PA 28 devant lui et demande au pilote de diminuer la vitesse afin de maintenir l'espacement. En finale, il s'estime au-dessus du plan de descente, avec une vitesse élevée et décalé de l'axe d'approche. Il demande au pilote de corriger la trajectoire. Lors de l'arrondi, il observe que le nez de l'avion s'enfonce anormalement. Il reprend les commandes et réduit complètement la puissance. L'avion atterrit avec le train rentré et s'immobilise sur la piste.

Le nouveau propriétaire de l'avion ne possède ni la qualification montagne, ni la qualification de site de Courchevel. L'instructeur et le pilote avaient volé une heure ensemble sur le GY 80, une quinzaine de jours auparavant.

Le pilote explique que le vol vers Courchevel n'était pas prévu avant le décollage d'Albertville. Ce choix permettait également l'entraînement pour la qualification de site. Il ajoute que l'instructeur l'a guidé lors de l'arrivée. Après le décollage de Courchevel et la rentrée du train d'atterrissage, il pensait rejoindre l'aérodrome d'Albertville. Pendant la montée initiale, l'instructeur lui a demandé d'effectuer un deuxième atterrissage. Le pilote a ensuite porté son attention sur les modifications de trajectoire demandées par l'instructeur. Ce dernier, préoccupé par la prévention des abordages, a omis de réitérer les annonces faites lors de l'arrivée.