

Atterrissage train rentré sur altiport

Aéronef	Avion Piper PA 32 RT-300 Lance immatriculé N220BK
Date et heure	Dimanche 20 mars 2011 à 16 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Altiport de Courchevel (73)
Conséquences	Avion fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote et son passager effectuent un voyage entre l'aéroport d'Anvers (Belgique) et l'altiport de Courchevel. Le vol se déroule en régime de vol IFR jusqu'à Genève puis en VFR jusqu'à destination.

Après trois heures de navigation, le pilote s'intègre dans le circuit de Courchevel et débute une approche pour la piste 22 revêtue. Il sort les pleins volets et maintient une vitesse de 80 kt. Lors de l'arrondi, alors qu'il réduit la puissance, il entend l'alarme « Train Non Sorti » (TNS) mais ne peut empêcher un atterrissage train rentré.

L'avertisseur sonore de l'alarme TNS se déclenche quand l'avion est en configuration « train rentré » et que la pression d'admission est inférieure à 14 pouces. Le pilote explique qu'il a choisi une vitesse de 80 kt pour ne pas être perturbé par cette alarme. Il précise également que, pendant la finale, son attention s'est focalisée sur la trajectoire et sur le point d'aboutissement. La vitesse recommandée à l'approche est de 75 kt.

Le pilote détient une licence PPL(A) en cours de validité délivrée par l'Autorité de l'Aviation civile belge ainsi qu'une qualification IR et une qualification de site pour Courchevel où il avait déjà atterri vingt fois, dont 18 avec cet avion. Il totalisait 413 heures de vol dont 126 sur type, 7 heures dans les trois mois précédents, 3 heures dans les vingt-quatre heures, toutes sur type.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : CAVOK, vent calme, température 5 °C, QNH 1023 hPa.

CONCLUSION

L'accident résulte d'une focalisation du pilote sur la trajectoire d'approche.

Une dissociation de l'attention insuffisante et le choix d'un régime élevé du moteur en finale pour inhiber l'alarme TNS ont contribué à l'événement.