

Accident du Beechcraft A36 « Bonanza »
immatriculé **F-GLSR**
survenu le 29 juillet 2017
à Lyon-Bron (69)

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Heure	Vers 12 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues principalement du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

Atterrissage train rentré

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome d'Aix-les-Milles (13) à destination de l'aérodrome de Lyon-Bron. A l'arrivée, le contrôleur de Lyon Information lui indique qu'il est autorisé à se présenter en longue finale pour la piste 34. Le pilote entame la descente vers 2 500 ft et se dirige vers la finale. L'avion stabilisé en palier, il sort les volets en configuration « *approche* » et contacte le contrôleur tour de Lyon-Bron. Ce dernier lui demande de rappeler passant la radiobalise « *Bravo Roméo* »⁽²⁾. Le pilote, qui n'a pas trouvé la radiobalise, indique au contrôleur qu'il a la piste en visuel puis qu'il est en longue finale. Le contrôleur l'autorise à atterrir. Le pilote réduit la puissance, se met en descente et positionne les volets en configuration « *atterrissage* ». En courte finale, il positionne les commandes d'hélice sur « *plein petit pas* » et de richesse sur « *plein riche* ». L'avion touche le sol train rentré, glisse sur environ 200 mètres et s'immobilise sur la piste.

⁽²⁾Radiobalise ADF « BR » située dans l'axe de la piste 34 à 7 NM du seuil.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques relevées sur l'aérodrome à 11 h 40 et transmises par l'ATIS :

- vent du 310° pour 5 kt ;
- CAVOK ;
- température 26 °C ;
- QNH 1018 hPa.

⁽³⁾Une alarme indiquant que le train n'est pas sorti retentit sur ce modèle d'avion lorsque la pression d'admission du moteur est inférieure à environ 12 pouces de mercure et que la commande de puissance est en position « *ralenti* ».

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) délivrée en août 2013, totalisait 235 heures de vols dont 135 en tant que commandant de bord, 53 heures sur cet avion dont 9,5 dans les trois mois précédents.

Le pilote précise qu'il a été perturbé de ne pas trouver la radiobalise. Il indique qu'il a oublié de faire la check-list avant atterrissage lors de la finale et de vérifier l'indicateur de position du train d'atterrissage. Il n'a pas entendu d'alarme⁽³⁾ indiquant que le train d'atterrissage n'était pas sorti lors de l'arrondi.

Après l'accident, un essai de sortie du train a été réalisé. Aucune anomalie de fonctionnement ou d'indication de position du train d'atterrissage n'a été détectée.