

Réglage incorrect de la luminosité du voyant de signalisation du verrouillage du train, atterrissage avec le train rentré

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

Aéronef	Avion Beech 55 Baron immatriculé F-BNOK
Date et heure	5 août 2013 vers 9 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Figari (2A)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle vers 8 h 15 de l'aérodrome de Figari pour un vol local.

Vers 8 h 35, en finale pour la piste 05, à l'issue de la séquence de sortie du train d'atterrissage, le pilote constate que le voyant vert de signalisation du verrouillage des trains ne s'allume pas. Il vérifie les disjoncteurs, teste le voyant et constate qu'il reste éteint. Il demande au contrôleur de lui confirmer la position du train. Ce dernier lui demande d'interrompre l'approche et d'effectuer un passage bas devant la tour. Il lui indique alors que le train semble sorti et lui propose d'effectuer une rentrée puis une sortie du train en vent arrière, s'il le souhaite.

Le pilote effectue un circuit d'aérodrome au cours duquel il effectue plusieurs séquences de rentrée et de sortie du train. Lors du second passage bas devant la tour, le contrôleur lui indique que les trappes sont ouvertes mais que le train n'est pas sorti. Il lui propose d'effectuer des manœuvres de sortie du train en faisant une attente au sud de l'aérodrome.

Le pilote se dirige vers le sud de l'aérodrome afin d'y effectuer la procédure de sortie du train en secours. Il ne parvient pas à actionner la manivelle correspondante en raison de la présence d'un bagage sur celle-ci.

A 8 h 45, le contrôleur demande au pilote s'il souhaite atterrir à Figari ou se dérouter. Le pilote répond qu'il souhaite rester à Figari. Le contrôleur lui propose alors d'atterrir dans l'herbe à côté de la piste. Il lui confirme que les trappes sont ouvertes et le train rentré.

Le contrôleur demande aux pompiers d'aérodrome de recouvrir la piste d'un tapis de mousse. Le pilote atterrit vers 09 h 02 sur la piste 23 recouverte de mousse, train non-sorti.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les examens techniques réalisés sur le train d'atterrissage ont montré que les trappes étaient ouvertes et que les trains étaient dans une position intermédiaire entre les positions rentrée et sortie. La chaîne de commande des trains était fonctionnelle, en fonctionnement normal comme en secours, et le train se verrouillait normalement.

Un cache permet de réduire la luminosité du voyant vert de signalisation du verrouillage des trains, un faible éclairage étant préconisé lors d'une utilisation de nuit.



Réglage de la luminosité par rotation du voyant

Voyant de signalisation du train

Lors de l'examen, le sélecteur était positionné sur le plus faible éclairage et le voyant était donc difficilement visible de jour.

L'alarme sonore « *trains non-sortis* » était fonctionnelle. Le pilote ne se rappelle pas l'avoir entendue.

La manivelle de commande de sortie du train en secours est située au centre derrière les deux sièges avant. Le pilote indique qu'il avait posé son bagage derrière le siège et qu'à l'issue de la visite prévol le bagage avait glissé et bloqué la manivelle de commande de sortie du train en secours, sans qu'il s'en aperçoive.

L'avion est équipé d'un pilote automatique. Il était en panne au moment de l'événement. Le pilote ne pouvait pas l'utiliser pour lâcher les commandes et essayer de libérer le bagage.

Le pilote indique que lors des sorties du train, il n'a pas entendu le bruit habituel. Il précise qu'il n'a pas fait attention à ce bruit lors de la première sortie en approche et que, lors des sorties suivantes, il est possible que ce bruit ait été couvert par le bruit des moteurs qui n'étaient pas au ralenti.

Le pilote totalisait 938 heures de vol, dont plus de la moitié sur type et 4 heures dans les trois derniers mois, toutes sur type.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent calme, CAVOK, température 28 °C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le train d'atterrissage était probablement sorti et verrouillé lors de la première approche. Le voyant de signalisation du verrouillage du train était difficilement détectable en raison de son réglage. Ne le voyant pas allumé, le pilote a pensé à un dysfonctionnement du train.

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause de la non-sortie complète du train d'atterrissage lors des sorties suivantes effectuées par le pilote.

La présence d'un bagage sur la commande de sortie du train en secours n'a pas permis au pilote d'effectuer la procédure associée.

Certains exploitants recommandent, en cas de panne de pilote automatique, de voler à deux pilotes.