



Rapport Sommaire

Concernant le présent incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), état le 1^{er} février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

Type d'aéronef	Piper Malibu P46T		N45WF	
Exploitant	Hexaconseil, rue de Sébeillon, 1004 Lausanne			
Propriétaire	Hexaconseil, rue de Sébeillon, 1004 Lausanne			
Pilote	Citoyen français, né en 1988			
Licence	Pilote professionnel pour avions (<i>Commercial Pilot Licence – CPL(A)</i>) établie par le département des transports des Etats Unis d'Amérique (<i>Department of Transportation, United States of America</i>) selon l'Administration Fédérale de l'aviation (<i>Federal Aviation Administration – FAA</i>)			
Heures de vol	total	2700 h	au cours des 90 derniers jours	80 h
	sur le type en cause	210 h	au cours des 90 derniers jours	10 h
Lieu	Aéroport de Genève (LSGG)			
Cordonnées	---		Altitude	---
Date et heure	27 juin 2018, 10 h 00 (LT = UTC + 2 h)			
Type d'exploitation	Privé			
Règles de vol	Règles de vol aux instruments (<i>Instrument Flight Rules – Règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules – IFR)</i>)			
Lieu de départ	Dijon-Darois (LFGI)			
Destination	Genève (LSGG)			
Phase de vol	Atterrissage			
Nature de l'incident grave	Rétraction de la roue de poue			
Personnes blessées	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes	
Légèrement blessé	0	0	0	
Pas blessés	1	0	sans objet	
Dommages à l'aéronef	Légèrement endommagé			
Autres dommages	Train d'atterrissage avant et hélice			

Renseignements de base

Déroulement de l'incident grave

L'avion se présente en finale pour un atterrissage sur la piste 05. Lors des contrôles en finale, le pilote constate que les trois lampes vertes de déploiement du train d'atterrissage sont allumées.

Après la prise de contact avec le train principal, le pilote réalise que l'hélice touche la piste. Il tente de cabrer l'avion au maximum pour éviter un contact à grande vitesse.

L'avion s'immobilise sur la piste et le pilote annonce le problème au service du contrôle aérien.

Une inspection visuelle du logement de la roue de poue révèle que le vérin hydraulique n'était mécaniquement plus fixé correctement mais donnait toutefois une indication de verrouillage.

Pour cette raison, le SESE renonce à des mesures d'enquête supplémentaires et conclut l'enquête avec ce rapport sommaire conformément à l'art. 46 OEIT

Berne, 7 novembre 2019

Service suisse d'enquête de sécurité