

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GNCL

Evénement :	atterrissement train rentré.
Cause identifiée :	oubli dû à une focalisation de l'attention sur la trajectoire entraînant des vérifications incomplètes avant l'atterrissement.

Conséquences et dommages : hélice, volets et partie inférieure du fuselage endommagés.

Aéronef : avion SOCATA TB 20 "Trinidad".

Date et heure : jeudi 28 février 2002 à 17 h 25.

Exploitant : société.

Lieu : AD Auch (32), piste 19 revêtue.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :
- instructeur, 43 ans, CPL de 1990, 7650 heures de vol dont 950 sur type, 127 heures dans les trois mois précédents dont 50 sur type.
- pilote-stagiaire CPL, 31 ans, PPL de 1999, 224 heures de vol dont 15 sur type et dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 270° / 06 kt, visibilité 8 km, BKN à 2500 pieds, BKN à 8000 pieds.

Circonstances

L'instructeur explique que, lors d'un vol d'entraînement, après plusieurs tours de piste, il demande à l'élève d'effectuer un exercice de panne moteur. Celui-ci positionne l'avion en vent arrière rapprochée. L'instructeur indique qu'il vérifie les actions de l'élève et qu'il le voit manœuvrer la commande du train d'atterrissement. Il lui rappelle qu'il doit vérifier sa vitesse avant de sortir les volets et le train. Par le travers du seuil de piste l'élève réduit la puissance du moteur (aucune alarme ne retentit). En finale, l'instructeur commente la tenue du plan de descente et de la vitesse. En courte finale l'élève sort les volets sur quarante degrés et arrondit. A ce moment une alarme retentit. L'avion atterrit avec le train rentré et s'immobilise sur l'axe de piste.

L'instructeur ajoute que le GPS de bord était en service sur la fonction "GO-TO". Cette dernière entraîne le déclenchement d'une alarme sonore et visuelle à l'approche du point sélectionné. Il précise qu'il s'était habitué à entendre cette alarme pendant les tours de piste précédents. Au moment du posé, il a pensé que l'alarme qu'il entendait était celle du GPS. Il a perçu ensuite que l'avion était plus bas que d'habitude et que le train d'atterrissement n'était pas sorti. Il a repris les commandes

mais l'hélice a touché le sol avant qu'il puisse remettre de la puissance. Il a rentré les volets afin d'éviter de les endommager.

Des discussions avec l'instructeur, deux hypothèses peuvent être émises :

- A - Le train peut ne pas avoir été rentré après l'exercice précédent et, en vent arrière, l'élève l'a rentré au lieu de le sortir (l'instructeur confirme avoir vu l'élève manœuvrer la commande de train). A la réduction de puissance, si la pression d'admission est restée supérieure à la valeur à partir de laquelle l'alarme se déclenche, le train n'étant pas sorti, l'alarme ne s'est pas déclenchée. Celle-ci s'est déclenchée à l'arrondi lors de la sortie de volets sur 40 degrés ou de la réduction des gaz.

-B - En vent arrière, l'élève a bien réduit les gaz, il n'y a pas eu d'alarme car le train était sorti. L'élève a pu rentrer le train par inadvertance pendant les vérifications en courte finale (l'instructeur a expliqué qu'en finale, pendant ses commentaires sur l'évolution du plan de descente ses yeux n'ont pas quitté la zone du point d'aboutissement).

L'activité de formation sur un aérodrome connu, avec des exercices de pannes répétés en tour de piste, combinée au déclenchement habituel de l'alarme sonore du GPS a pu favoriser une "hypovigilance" contributive à ce type d'accident.