

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GGIG

Evénement :	atterrissage de nuit avec le train principal sorti non verrouillé.
Cause identifiée :	omission lors d'une opération de maintenance.

Conséquences et dommages : cône arrière, cadre arrière, renvoi de commande, commande de profondeur et axe de contrefiche du train principal gauche endommagés.

Aéronef : avion EADS SOCATA TB 20.

Date et heure : mercredi 5 novembre 2003 à 21 h 00.

Exploitant : école.

Lieu : AD Lille-Lesquin (59)
piste 20 revêtue 1 850 x 30 m.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + deux élèves.

Titres et expérience :
-pilote stagiaire, 22 ans, 66 heures de vol dont 8 sur type et 46 dans les trois mois précédents,
-instructeur, 33 ans, CPL de 1995, IR de 1996, FI de 2001, 3 700 heures de vol dont 948 heures sur type et 35 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 160° / 04 kt, CAVOK, température 9 °C, QNH 1 025 hPa.

Circonstances

Au retour d'un vol d'instruction en VFR de nuit, le pilote stagiaire s'intègre en branche vent arrière pour atterrir sur la piste 22 de l'aérodrome de Merville (59). Il sort les volets et commande la sortie du train d'atterrissage. Seuls le train avant et le train principal droit se verrouillent en position basse.

L'instructeur décide de rentrer le train d'atterrissage. Il commande une nouvelle sortie normale du train mais constate que l'alternateur ne fonctionne plus. Il déleste le circuit électrique en arrêtant les servitudes électriques inutiles. Il applique la procédure de sortie en secours du train d'atterrissage (sortie manuelle par gravité). Il constate que seule la jambe du train avant se verrouille en position basse. Il effectue alors quelques évolutions sous facteur de charge, sans effet. Il informe le contrôleur de la tour de Merville de la situation et effectue deux passages à basse hauteur à proximité de la tour pour obtenir la confirmation de la position du train. Le contrôleur lui indique que seul le train avant semble complètement sorti.

L'instructeur décide un déroutement vers l'aérodrome de Lille-Lesquin où les moyens de secours optimum sont disponibles. En courte finale pour la piste 20, il arrête le

moteur, déconnecte la batterie et ferme le robinet de carburant. L'avion touche la piste une centaine de mètres après le seuil sur le train avant et l'étambot. Il glisse sur environ trois cents mètres en restant sur l'axe et s'immobilise. Les occupants évacuent la cabine. Les services de secours recouvrent l'avion d'émulsion anti-feu afin de prévenir un éventuel incendie.

L'examen de l'avion montre que les contre-fiches du train principal sont grippées.

L'avion avait volé quarante et une heures depuis la dernière grande visite. Au cours de celle-ci, les contre-fiches du train principal avaient été remplacées. Leur graissage prescrit avait été omis.