

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GJCS

Evénement :	effacement du train au roulage.
Cause identifiée :	exécution incomplète d'un exercice de panne de rentrée du train.
Facteur contributif :	panne du boîtier de sécurité du train.

Conséquences et dommages :	aile gauche et train endommagés.
Aéronef :	avion Piper PA 28 R 201 "Arrow 3".
Date et heure :	lundi 15 janvier 2001 à 10 h 45.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Aix-les-Milles.
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	instructeur + pilote.
Titres et expérience :	- instructeur, 43 ans, CPL (A) de 1993, FE (A), 1378 heures de vol dont 82 sur type, 67 heures dans les six mois précédents. - pilote 26 ans, PPL (A) d'août 2000.
Conditions météorologiques :	vent 140° / 08 à 12 kts, visibilité supérieure à 10 km.

Circonstances

Dans le cadre d'un vol d' instruction en vue d'une qualification de type sur avion à train rentrant et hélice à pas variable, le pilote effectue avec l'instructeur des circuits d'aérodrome. Pendant le quatrième, l'instructeur simule une panne de sortie de train d'atterrissage en tirant le disjoncteur du moteur du train. Le pilote effectue les actions prévues : il positionne la commande de train sur "sorti", s'assure que les voyants verts sont allumés et atterrit sans problème. Il remet la puissance pour un touché-décollé. L'instructeur simule ensuite une panne de rentrée du train, en laissant le disjoncteur tiré. Devant l'impossibilité de manœuvrer le train, le pilote entame la procédure de secours en vigueur mais laisse la commande de manœuvre du train en position "rentré" tandis que les "trois vertes" restent allumées. Le pilote atterrit normalement. La vitesse de l'appareil étant contrôlée, l'instructeur enclenche de nouveau le disjoncteur. Le train gauche s'efface, l'aile gauche touche le sol, l'appareil sort de la piste puis s'immobilise.

Les essais sur des vébins montrent que le train d'atterrissage fonctionne normalement lorsque le disjoncteur est enclenché.

L'avion est muni d'un dispositif empêchant la rentrée du train lorsque l'avion se trouve au sol et que la commande de train est placée intempestivement sur "rentré".

Lors de l'inspection visuelle, il est constaté que ce boîtier de sécurité est inopérant, une aiguille de contact étant manquante.

L'instructeur a expliqué qu'il ne s'était pas assuré que la commande de train était en position "sorti".

La "non-récupération" de l'oubli a pu être favorisée par l'impression de normalité de la situation donnée par l'allumage des "trois vertes".

La méthode de simulation de la panne n'a pas été explicitée pendant le briefing, ni dans le manuel d'instruction, ni durant le vol.

De même, le début et la fin d'exercice de la panne n'ont pas été clairement annoncés de façon à bien différencier les parties de vol simulé dégradé du vol normal.