

## **INCIDENT**

### **survenu à l'avion immatriculé F-OCFL**

<b>Evénement :</b>	atterrissage train rentré.
<b>Causes identifiées:</b>	décision d'effectuer un exercice de panne dans le circuit d'aérodrome lors d'une manœuvre particulière demandée par le contrôleur, supervision et coordination défailtantes.

<b>Conséquences et dommages :</b>	fuselage et hélices endommagés.
<b>Aéronef :</b>	avion Piper PA 23 "Aztec".
<b>Date et heure :</b>	mardi 16 décembre 2003 à 08 h 40.
<b>Exploitant :</b>	privé.
<b>Lieu :</b>	AD Tahiti (Polynésie Française).
<b>Nature du vol :</b>	instruction.
<b>Personnes à bord :</b>	instructeur + pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	-instructeur, 58 ans, PPL de 1966, CPL de 1991, FI de 1980, IR / ME de 1992, 7 219 heures de vol dont environ 500 sur type et 15 dans les trois mois précédents dont 10 sur type. -pilote, 61 ans, PPL de 1969, MEP de 1972, 1 510 heures de vol dont environ 100 sur type et 15 dans les trois mois précédents dont 0 h 45 sur type.
<b>Conditions météorologiques :</b>	vent 270° / 05 kt, CAVOK.

### **Circonstances**

En compagnie d'un instructeur, le pilote effectue des circuits de piste d'entraînement en vue de la prorogation de sa qualification MEP. En vent arrière, au cours du quatrième circuit pour la piste 22, le contrôleur d'aérodrome lui demande d'effectuer "*si possible un circuit relativement court*" afin de permettre à un Boeing 767 de remonter la piste. L'instructeur collationne. Le pilote effectue un circuit court. En étape de base, l'instructeur simule la panne d'un moteur. Le pilote effectue une approche monomoteur en vue d'un atterrissage complet. Pendant l'arrondi, le pilote perçoit que l'avion s'enfonce anormalement. Il tire sur le manche et sort le train d'atterrissage. L'équipage entend un bruit de frottement. L'instructeur remet les gaz sur les deux moteurs. En montée, l'équipage ne ressent aucune vibration. Les paramètres des moteurs sont normaux. Le pilote effectue un circuit de piste à une hauteur de 1 000 pieds et atterrit sans autre incident.

Au sol, les extrémités des pales des deux hélices sont retrouvées tordues vers l'arrière. Le marche-pied droit et l'antenne ADF située sous le fuselage sont endommagés.

Le pilote explique que l'instructeur lui a demandé de "*laisser les traînées dehors*" après la simulation de la panne d'un moteur. Il a ensuite considéré qu'il n'avait plus à se préoccuper de la position du train d'atterrissage et des volets. Il s'est concentré sur la trajectoire et la vitesse de l'avion.

La commande et les voyants de signalisation du train d'atterrissage sont situés sur la console centrale du tableau de bord. Un voyant jaune s'allume lorsque le train d'atterrissage est rentré. Le verrouillage du train d'atterrissage en position "sorti" est confirmé par l'allumage des trois voyants verts situés sous le voyant jaune. Un voyant d'alarme rouge de non verrouillage du train en position "sorti" est situé à l'extrémité de la manette de commande du train.

L'avion n'est pas équipé d'alarme sonore de non verrouillage du train en position "sorti".

L'instructeur indique qu'il a "*jeté un coup d'œil aux voyants de train en finale*". Il a cru observer les voyants verts allumés. Ceux-ci étaient "*éclairés par le soleil*". Il a vu le voyant jaune éteint. Il ajoute que celui-ci fonctionne souvent mal du fait de mauvais contacts.