

RAPPORT

Incident survenu le 12 juin 2010 à l'avion immatriculé G-YYAK

Evénement :	atterrissage avec le train d'atterrissage rentré, sortie latérale de piste.
Cause identifiée :	absence de vérification de la sortie du train d'atterrissage.
Facteur contributif :	stress dû au transfert inopiné des commandes.

Conséquences et dommages :	aéronef légèrement endommagé.
Aéronef :	avion Yakovlev Yak 52.
Date et heure :	samedi 12 juin 2010 à 19 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Albert (80).
Nature des vols :	voyage.
Personne à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 59 ans, PPL (A) de 2008, 191 heures de vol dont 25 sur type, 24 heures dans les trois mois précédents dont 21 sur type.
Conditions météorologiques :	vent 360° / 10 kt, CAVOK .

Circonstances :

Le pilote, propriétaire de l'avion, effectue un voyage au départ de l'aérodrome de Lille (59) à destination de l'aérodrome d'Albert Bray (80). Sur l'aérodrome d'arrivée, il s'intègre en branche vent arrière main droite pour un atterrissage sur la piste 27 revêtue.

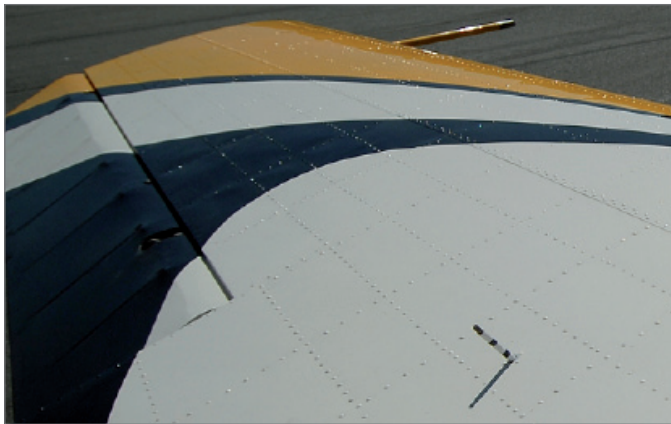
Lors de l'atterrissage, le pilote entend l'hélice heurter le sol. L'avion sort latéralement de piste par la droite.

L'avion est équipé d'une manette de commande de train d'atterrissage, d'un « verrou de train », de trois témoins lumineux de couleur verte indiquant que le train est sorti et de trois témoins lumineux de couleur rouge indiquant que le train est rentré.



Vue de la commande de manœuvre du train d'atterrissage et du système de verrouillage

L'avion dispose également de témoins mécaniques extérieurs situés sur chaque demi-aile et sur le capot du moteur. Ces témoins signalent que le train est sorti sans indiquer son verrouillage.



**Vue d'un témoin de sortie du train
d'atterrissage principal gauche**

La procédure décrite dans le manuel de vol indique que le verrou de train doit être mis en place uniquement après la sortie du train d'atterrissage et avant d'atterrir afin d'éviter une manœuvre intempestive de rentrée du train au sol. Il se manœuvre de la gauche (position neutre) vers la droite. Il doit être ensuite repositionné au neutre après le décollage.

Le pilote explique qu'après le décollage de l'aérodrome de Lille, il a positionné le verrou vers la droite, empêchant toute sortie du train. Cette procédure lui avait été conseillée par un instructeur de son aéroclub quelques jours auparavant. Il ajoute que le passager, pilote instructeur qualifié sur Yak 52 et situé en place arrière, a souhaité réaliser la fin de la navigation à environ vingt nautiques de l'aérodrome d'Albert. Le passager lui a rendu les commandes lors de leur intégration dans le circuit de piste, car il souhaitait photographier les avions de collection basés sur les parkings de l'aérodrome. Le pilote a été surpris par ce soudain transfert de commandes mais n'en n'a pas fait mention au passager. Il a constaté que la vitesse était un peu trop élevée (180 km/h). Il l'a réduite à 150 km/h (vitesse d'attente) et a décidé d'atterrir sans utiliser les volets. Il n'a pas actionné la manette de sortie du train d'atterrissage et n'a pas vérifié l'allumage des témoins lumineux.