

## Atterrissage avec le train rentré lors d'une remise des gaz, en instruction

Aéronef	Immatriculation	Exploitant
Avion Diamond DA42	F-HDMM	Ecole
Date et heure <sup>1</sup>	Lieu	Conséquences
Vendredi 8 avril 2011 à 14 h 15	Aérodrome de Pamiers Les Pujols (09)	Hélices, fuselage et marchepieds légèrement endommagés.

L'instructeur et l'élève décollent de l'aérodrome d'Agen La Garenne (47) pour un vol d'instruction en régime de vol IFR à destination de l'aérodrome de Pamiers (09). Ils effectuent une approche classique (NDB) en piste 09, suivie d'une manœuvre à vue libre pour un posé-décollé en piste 27. Celui-ci devait être suivi par une remise de gaz et un retour vers l'aérodrome d'Agen en IFR.

L'agent AFIS transmet à l'équipage un vent du 320° pour six nœuds. L'avion, en finale, est en configuration atterrissage. L'instructeur explique que, lors de l'arrondi, l'avion est dévié vers la gauche par une rafale de vent. L'élève tente de corriger la trajectoire. Il indique qu'il sent l'avion « flotter » dans l'effet de sol. Il décide et annonce une remise des gaz, commande l'augmentation de puissance et affiche une assiette légèrement positive. Il constate cependant que l'avion continue de descendre. Dans une action qu'il qualifie de réflexe, il commande la rentrée du train à très basse hauteur, sans agir sur la commande de volets. L'avion continue de s'enfoncer. Surpris par la réaction de l'élève, l'instructeur repositionne la commande du train sur la position DOWN. Le train, non verrouillé, s'efface puis les hélices touchent le sol. L'instructeur réduit la puissance. L'avion glisse sur une centaine de mètres avant de s'immobiliser perpendiculairement et à droite de l'axe de la piste.

L'examen de l'avion au sol montre que les volets sont sortis en position 40°.

L'élève totalisait 120 heures de vol dont 57 sur type, toutes réalisées dans les trois mois précédent. Il indique qu'il a rentré le train dans le but de diminuer la trainée. Il connaissait la procédure de remise des gaz, à savoir l'affichage d'une assiette légèrement positive et de la puissance maximale, l'attente d'une prise d'altitude, la rentrée d'un cran de volet, la rentrée du train puis la rentrée totale des volets. Il pense avoir confondu cette procédure avec celle d'un décollage normal (train sorti, volet 0°), qui ne nécessite aucune action sur la commande des volets.

### Conclusion

L'incident est dû à la confusion faite par l'élève entre les procédures de décollage et de remise des gaz. La faible hauteur à laquelle est survenue la commande de rentrée du train n'a pas permis à l'instructeur d'éviter l'incident.

<sup>1</sup> Heure locale.