

Atterrissage avec le train rentré lors d'un exercice d'encadrement, en instruction

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Avion Socata TB20 immatriculé F-GMQF
Date et heure	1 ^{er} décembre 2015 à 12 h 05 ⁽¹⁾
Exploitant	Ecole
Lieu	Aérodrome de Nîmes Garons (30)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un instructeur
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote et de l'instructeur. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné de son instructeur, décolle de l'aérodrome de Montpellier Méditerranée (34) pour un vol de maintien de compétences.

Il se dirige vers l'aérodrome de Nîmes Garons et y effectue une reconnaissance. Il réalise ensuite un exercice d'encadrement avec moteur réduit et deux posés-décollés en configuration de volets 10°⁽²⁾ puis 0°.

Le vent s'étant renforcé, l'instructeur propose d'effectuer deux nouveaux exercices d'encadrement avec moteur réduit. Lors du premier exercice, il demande au pilote de sortir les volets en configuration 10° et le train dès le début de l'exercice.

Lors du second exercice, le pilote sort les volets en configuration 10°, identifie et annonce l'alarme de non-sortie du train d'atterrissage mais ne sort pas le train car il écoute les explications de l'instructeur sur la gestion de la trajectoire et de la vitesse liée au vent. Il se focalise alors sur la trajectoire et oublie d'effectuer la check-list avant atterrissage en finale.

Lorsque l'avion touche la piste, le pilote et l'instructeur se rendent compte que le train n'est pas sorti.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote totalisait 467 heures de vol, dont 104 sur type et 5 dans les trois mois précédents toutes sur type. Il précise qu'il s'est accoutumé à l'alarme pendant l'exercice et s'est focalisé sur le maintien de la trajectoire.

⁽²⁾Il existe trois positions de volets sur TB20 : 0° (lisse), 10° (décollage et approche) et 40° (atterrissage).

L'instructeur totalisait 8 770 heures de vol, dont 2 750 sur type et 106 dans les trois mois précédents, dont 50 sur type. Il indique qu'habituellement il demande à l'élève de sortir le train d'atterrissage en début d'exercice afin de pouvoir se concentrer sur l'exercice et la trajectoire. Il précise qu'il ne le fait pas toujours dans le cas d'élèves expérimentés. Il explique qu'il était focalisé sur le guidage et qu'ils n'ont pas effectué de vérification de sortie du train en finale.

Les conditions météorologiques relevées par le pilote et l'instructeur étaient les suivantes :

- vent du 340° pour 10 à 15kt ;
- CAVOK.

L'aérodrome de Nîmes Garons était en auto-information ce jour-là. Un NOTAM indiquait cette particularité.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à un oubli de sortir le train d'atterrissage.

Dans le cadre de l'exercice d'encadrement, l'instructeur a positionné la commande de puissance sur ralenti ce qui a entraîné le déclenchement de l'alarme de non-sortie du train d'atterrissage. Le pilote a identifié celle-ci mais a reporté les actions qu'il effectue normalement lors de son déclenchement. Un phénomène d'accoutumance durant l'exercice a pu se produire conduisant le pilote et l'instructeur à occulter totalement l'alarme et oublier les actions liées à celle-ci. L'alarme constitue, ainsi que la check-list avant atterrissage, une barrière de sécurité. La mise en situation de l'exercice affaiblit cette barrière. Il revient ainsi à l'instructeur de redoubler sa surveillance pour assurer un niveau de sécurité équivalent.