

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BXCO

Evénement :	affaissement du train non verrouillé à l'atterrissage.
Causes identifiées :	précipitation et confusion dans les actions après atterrissage.
Causes probables :	atténuation de la vigilance de l'instructeur après l'atterrissage et décision de remise des gaz inappropriée.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage, trappes de train, saumon d'aile, aileron et empennage horizontal gauche endommagés.

Aéronef : avion Wassmer CERVA CE 43 "Guépard".

Date et heure : jeudi 14 mars 2002 à 14 h 35.

Exploitant : école.

Lieu : AD Pontoise (95), piste 05 revêtue 1685 x 50 m, LDA : 1685 m.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur, 34 ans, CPL de 1992, FI de 1994 3665 heures de vol dont 90 sur type et 130 dans les trois mois précédents et 9 h 30 dans les trois mois précédents, environ 2900 heures en instruction.
- élève, 56 ans, BB de 2000, 180 heures de vol dont 40 dans les trois mois précédents et premier vol sur avion à train rentrant.

Conditions météorologiques : vent 050° / 06 kt à 14 kt.

Circonstances

De retour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble à l'issue d'un vol d'une trentaine de minutes, l'élève effectue un atterrissage complet, volets sortis, en piste 05. Au roulement, lorsque la vitesse est contrôlée, l'élève effectue les actions "après atterrissage" mais manœuvre par erreur la commande de rentrée de train (roulette blanche à gauche de la console centrale) au lieu de celle commandant la rentrée des volets (palette grise à droite de la console centrale). L'instructeur explique qu'il intervient aussitôt en replaçant la commande du train en position basse mais sans obtenir l'allumage des "trois vertes". Il constate "un très léger enfoncement de l'appareil" ce qui est confirmé par l'élève. Il précise qu'il ne se souvient pas avoir entendu l'avertisseur sonore "train non sorti" (se déclenchant lorsque le train n'est pas sorti avec et plus de 15° de volets). L'instructeur remet les gaz. En montée initiale, il ne parvient pas à verrouiller le train en position rentrée.

Il rend compte de cet incident au contrôleur d'aérodrome et demande l'assistance des secours lors de l'atterrissage puis il quitte le circuit d'aérodrome pour tenter une sortie manuelle du train.

Pendant ces radiocommunications, le contrôleur reçoit avec difficulté les messages de l'instructeur quel que soit l'émetteur sélectionné (deux à bord de l'avion) alors que les précédentes liaisons radio avec la tour de contrôle de Toussus-le-Noble avaient été établies sans problème. Les informations du transpondeur sont également reçues par intermittence. Se référant à la procédure d'urgence du manuel de vol, l'instructeur ne parvient pas à tourner la manivelle de secours visiblement bloquée. Il revient alors à la verticale de l'aérodrome pour avoir la confirmation visuelle de la position du train. Le train apparaissant sorti l'instructeur monte à une hauteur de 2500 pieds et effectue une "prise de terrain par encadrement" pour la piste 05. Il arrête le moteur. Il tente ensuite de placer l'hélice à l'horizontale, d'abord par des impulsions du démarreur mais ce dernier ne fonctionne pas. Il parvient à réaliser cette manœuvre en utilisant les effets du vent relatif sur l'hélice en augmentant l'assiette à piquer. En courte finale, il rentre les volets puis coupe les circuits électriques. L'avion touche la piste avec le train principal. Pendant la décélération, le train s'efface. L'avion glisse sur le revêtement en obliquant à gauche et s'immobilise sur la piste.

L'examen de l'avion montre que l'unique contacteur placé sur la jambe du train droit empêchant la rentrée du train d'atterrissage quand l'amortisseur est comprimé fonctionne. Les bielles de commande des trois jambes de train sont déformées et empêchent la manœuvre du train. Le moteur électrique de manœuvre du train ne fonctionne plus.

Avant ce vol l'instructeur avait fourni des explications à l'élève concernant les commandes et instruments lors d'un "amphi cabine".

