

INCIDENT

8 mai 2008 - avion immatriculé F-GLIE

Evénement :	atterrissement avec le train en cours de sortie lors d'un exercice d'encadrement de nuit en instruction
Causes identifiées :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> décision d'effectuer un exercice inhabituel nécessitant une charge de travail excessive,<input type="checkbox"/> utilisation d'un avion générant de fausses alarmes de décrochage.

Conséquences et dommages : aéronef légèrement endommagé.

Aéronef : avion EADS SOCATA TB 20 « Trinidad ».

Date et heure : jeudi 8 mai 2008 à 23 h 55.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Royan (17), piste 28 revêtue (1 255 m x 30 m).

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève + 1.

Titres et expérience :

- instructeur, 61 ans, licence de pilote privé d'avion de 1965 et qualification d'instructeur délivrées par le Gabon, qualification vol de nuit de 2002 délivrée par la France, FI (A) de 2004 délivré par la France, extension train rentrant, 5 524 heures de vol, environ 2 400 heures en instruction dont 70 en vol de nuit, 145 heures en instruction dans les trois mois précédents et aucune sur type ;
- élève, 53 ans, PPL(A) de 2005, 300 heures de vol, 200 sur type, dont 20 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 130° / 02 à 04 kt, CAVOK, température 17 °C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1011 hPa.

CIRCONSTANCES

Dans le cadre d'une formation au vol de nuit, l'instructeur propose à son élève de terminer la séance par un encadrement en piste 28 suivi d'un atterrissage. L'élève est aux commandes et débute l'exercice à une hauteur de 2 000 pieds et sort un cran de volets. L'instructeur constate que le point d'aboutissement

est à gauche de la piste et reprend temporairement les commandes pour corriger la trajectoire. Il sort les volets au second cran. En finale, il reprend à nouveau les commandes ; l'avion atterrit avec le train rentré et s'immobilise sur la piste.

Les observations faites sur l'avion indiquent que la séquence de sortie du train avait débuté avant l'atterrissement (train avant partiellement sorti). Les marchepieds ont supporté le poids de l'avion jusqu'à l'arrêt. Le ventre de l'avion n'a pas été endommagé. L'examen de l'alarme de décrochage montre que celle-ci se déclenche intempestivement. L'alarme « train non sorti » ne présente aucun dysfonctionnement.

Le chef pilote du club avait prévu d'effectuer deux séances d'instruction de nuit avec deux élèves. A l'issue de la première, il s'est senti un peu fatigué et a téléphoné à l'instructeur pour lui demander de venir le remplacer. Ce dernier précise qu'il a accepté de lui rendre ce service bien qu'il n'ait pas prévu de voler ce soir-là.

L'instructeur explique qu'il n'a pas évoqué la réalisation d'un encadrement lors de la préparation du vol. Il ajoute que l'alarme de décrochage fonctionnait de façon intempestive. Il n'a pas entendu l'alarme « train non sorti ». En courte finale, il a procédé à voix haute aux vérifications avant l'atterrissement mais il a oublié l'item « train d'atterrissement ». Cependant, il se souvient qu'après l'accident, la manette était en position train sorti. Il indique que tous les avions de son club ont un train d'atterrissement fixe et qu'il a réalisé son dernier vol sur avion à train rentrant un an auparavant.

L'élève, propriétaire de l'avion, avait prévenu l'instructeur avant le décollage du dysfonctionnement de l'alarme de décrochage et avait prévu de la faire réparer lors de la prochaine visite d'entretien. Lors de l'exercice, il était très concentré sur le pilotage de l'avion et n'a pas entendu l'alarme « train non sorti ». Il pense, sans certitude, qu'il a manœuvré la commande de sortie du train peu avant l'atterrissement.

Le chef pilote du club incluait systématiquement un exercice d'encadrement à la fin de la première séance de formation au vol de nuit.

L'exercice d'encadrement réalisé de jour permet au pilote de s'entraîner à atterrir dans un champ en cas de panne du moteur.