

Atterrissage avec le train rentré, en instruction

Aéronef	Avion Grumman Cougar GA-7 immatriculé N738G
Date et heure	7 octobre 2014 à 10 h 24 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Aérodrome de Troyes (10)
Nature du vol	Aviation générale, vol d'instruction, double commande
Personnes à bord	Pilote et instructeur
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note : Les informations suivantes sont issues des témoignages des pilotes. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote et l'instructeur décollent de l'aérodrome de Lognes (77) pour un vol de prorogation IR-ME et MEP. Ils réalisent une approche ILS en piste 17 de l'aérodrome de Troyes, en simulation de panne de l'un des deux moteurs. En finale, l'instructeur demande au pilote de remettre les gaz. Le pilote réalise ensuite un circuit d'aérodrome, toujours sur un seul moteur. Il atterrit avec les trains d'atterrissage rentrés ; l'avion s'immobilise sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, âgé de 32 ans, est titulaire d'une licence de pilote professionnel. Il totalisait 3 750 heures de vol dont 7 sur type au moment de l'accident.

L'instructeur, âgé de 77 ans, est titulaire d'une licence de pilote de ligne. Il totalisait 26 542 heures de vol dont plus de 500 sur type.

Le pilote indique que lors de l'approche il a oublié de sortir les trains d'atterrissage. Il ajoute que le vol en régime IFR, bien qu'effectué en VMC, a engendré une concentration importante et qu'un certain relâchement a pu s'installer à l'approche de la fin du vol.

L'instructeur explique qu'il faisait confiance à son élève lorsqu'il a annoncé que l'avion était configuré pour l'atterrissage et qu'il n'a pas vérifié que les trains d'atterrissage étaient effectivement sortis.

Le Grumman GA-7 est équipé de trois indicateurs lumineux ambres, indiquant que les trains d'atterrissage sont en mouvement, et de trois indicateurs lumineux verts, indiquant qu'ils sont sortis et verrouillés. Lorsque les trains d'atterrissage ne sont pas sortis et verrouillés, une alarme sonore retentit dès que les volets sont sortis au-delà de 15° ou que la puissance de l'un au moins des moteurs est réduite en dessous d'un seuil prédéfini.

Le pilote indique qu'il n'a pas le souvenir d'avoir entendu l'alarme sonore. L'instructeur explique que, du fait de la réduction de puissance sur l'un des moteurs, l'alarme sonnait probablement en continu depuis le début de l'exercice de simulation de panne mais qu'il ne s'en souvient plus. Il ajoute que le niveau sonore de cette alarme est relativement faible sur cet avion.