

## Atterrissage avec le train rentré

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

<b>Aéronef</b>	Avion Piper PA28R-200 immatriculé F-HFAD
<b>Date et heure</b>	17 octobre 2014 à 17 h 10 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Cuers Pierrefeu (83)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Deux pilotes
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont issues du témoignage des pilotes et du témoignage du mécanicien en charge du suivi de l'avion. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Les pilotes effectuent un vol local d'entraînement mutuel sur l'aérodrome de Cuers Pierrefeu. Lors de l'atterrissage, l'avion touche le sol avec le train rentré. Les pilotes entendent alors l'avertisseur sonore « *train rentré* ».

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Lors de l'examen de l'avion, il a été constaté que la commande de train était en position basse (« *train sorti* »), que les trains étaient rentrés et que les trappes de trains n'étaient pas déformées.

Lors du levage de l'avion, les trains sont restés dans leur logement. Le mécanicien a alors positionné la commande de train sur la position haute (« *train rentré* »), enclenché l'interrupteur de la batterie puis positionné la commande de train sur la position basse. Le cycle s'est effectué normalement et les trains se sont verrouillés en position basse. Aucun dégât n'a été constaté sur les trains.

L'avion est équipé d'un avertisseur sonore et d'un voyant rouge au tableau de bord pour prévenir un éventuel atterrissage avec le train rentré. Cette alarme se déclenche lorsque la manette de puissance est sur une position correspondant à une pression d'admission inférieure à 14 pouces de mercure ou que les volets sont sélectionnés sur une position supérieure à 10°, avec le train d'atterrissage en position rentré et verrouillé.

Le mécanicien indique que, lors du dernier circuit d'aérodrome, le pilote a décidé, après avoir rentré le train en montée initiale, d'effectuer un circuit d'aérodrome adapté, dit « *basse hauteur* ». Lors d'un circuit d'aérodrome « *basse hauteur* », la configuration de décollage (train sorti, volets en position décollage) est habituellement maintenue jusqu'au passage en configuration d'atterrissage (train sorti, volets en position atterrissage).

### 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est probablement dû au positionnement de la commande de train en position « *train rentré* » lors de l'atterrissage. Ceci a pu résulter de l'oubli de sortie du train lors de la préparation de l'avion à l'atterrissage, ou de la rentrée par erreur du train lors de cette opération.

Lorsque la charge de travail du pilote est élevée, ses ressources cognitives peuvent devenir insuffisantes pour traiter l'ensemble des informations reçues. Dans ces conditions une alarme sonore peut ne pas être perçue par le pilote, l'ouïe étant un sens facilement occulté par le cerveau en cas de forte charge attentionnelle par ailleurs (phénomène de surdité inattentionnelle).

La check-list avant atterrissage est une barrière de sécurité supplémentaire.