

## **INCIDENT**

### ***survenu au planeur motorisé immatriculé F-CHXC***

<b>Evénement :</b>	atterrissage sur taxiway, effacement du train lors du roulement.
<b>Causes probables :</b>	oubli de verrouillage du train, obstination à atterrir.

<b>Conséquences et dommages :</b>	hélice endommagée.
<b>Aéronef :</b>	planeur motorisé Aeromot AMT 100 "Ximango".
<b>Date et heure :</b>	mercredi 13 août 2003 à 18 h 40.
<b>Exploitant :</b>	privé.
<b>Lieu :</b>	AD Arras (62), taxiway non revêtu.
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 1.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 63 ans, PPL de 1970 et VV de 1995, 552 heures de vol dont 36 sur type et 19 heures de vol dans les trois mois précédents, toutes sur type.
<b>Conditions météorologiques :</b>	AD Lille Lesquin située à 30 km dans le nord-est du site de l'accident : vent 040° / 08 kt, CAVOK, température 22 °C, QNH 1017 hPa.

### **Circonstances**

Le pilote décolle de Merville (59) à destination d'Arras (62), distant d'une quarantaine de kilomètres. Le vol est effectué en utilisant le moteur, à une altitude de 1 000 pieds. A Arras, le pilote s'intègre dans le circuit d'aérodrome pour la piste non revêtue 23. Le planeur atterrit sur le taxiway parallèle à la piste. Lors du roulement à l'atterrissage, le train droit puis le gauche s'affaissent, le planeur glisse sur une vingtaine de mètres puis effectue un demi-tour avant de s'immobiliser sur le taxiway face au seuil de piste 23.

Le pilote explique qu'en finale il a aperçu un tracteur dans le champ en amont du seuil de piste. Afin d'éviter le survol du tracteur, il s'est déporté sur la gauche. En très courte finale, le planeur était aligné sur les balises matérialisant la séparation entre le taxiway et le bord de piste. Le pilote a décidé de ne pas remettre les gaz et d'atterrir sur le taxiway. Il ajoute qu'il a décidé de ne pas remettre les gaz par le fait qu'il voulait atterrir rapidement car le passager était attendu sur l'aérodrome. Avant le vol, ils avaient accumulé du retard : le pilote avait du rentrer chez lui pour chercher les clefs du hangar qu'il avait oublié et il avait également changé la batterie défectueuse du planeur.

*(suite page suivante)*

Le pilote indique également qu'il a sorti le train lorsque le planeur était à la verticale de l'aérodrome, avant de s'intégrer en début de vent arrière. Il dit avoir vérifié le témoin lumineux de sortie de train en vent arrière mais ne pas l'avoir fait à nouveau en finale, préoccupé par l'évitement du survol du tracteur et la visibilité altérée par la présence du soleil en face de lui.

Pour sortir le train d'atterrissage de ce type de planeur, le pilote doit tirer la manette du train complètement en arrière. Pour le verrouiller, il doit ensuite enfoncer et ré-avancer la manette de quelques centimètres.

Les contacteurs des voyants lumineux et de l'alarme du train sont connectés sur la manette et non sur le train lui-même. Ces contacteurs sont constitués de deux lames métalliques. Après l'incident, ces deux lames ont été trouvées déformées dans une position qui leur permettent de donner une indication de train verrouillé alors que la manette est en position "train sorti" mais non verrouillé.