

## Atterrissage dur train rentré en campagne lors d'un vol de compétition

<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	Planeur Rolladen-Schneider LS6 immatriculé D-2839
<b>Date et heure</b>	Dimanche 8 juillet 2012 à 16 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Aérodrome Issoudun Le Fay (36)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, planeur fortement endommagé

### CIRCONSTANCES

Le pilote participe à une compétition de vol à voile sur l'aérodrome d'Issoudun. De retour vers l'aérodrome, il se présente directement en début d'étape de base « main gauche » pour la piste 29 sans émettre de message radio sur la fréquence d'auto-information de l'aérodrome (123,5 MHz). Il passe sur la fréquence dédiée dédiée localement au vol à voile (123,375 MHz) et indique avoir entendu le message d'un pilote d'avion remorqueur s'annonçant « tournant en finale ». Ne repérant pas le remorqueur, il décide d'effectuer un virage de sécurité de 360° par la gauche. A l'issue du virage, la hauteur est insuffisante pour atteindre le seuil de piste et le pilote décide d'atterrir dans le champ de colza situé avant la piste. Lors de la finale, il pense avoir oublié de sortir le train. Il actionne la commande sans en avoir, au préalable, vérifié la position. Ce faisant, il rentre le train alors que ce dernier était déjà sorti. Il atterrit durement dans un champ de colza. Le planeur rebondit plusieurs fois et fait un cheval de bois avant de s'immobiliser. La poutre de queue se rompt lors du cheval de bois.

Le pilote du planeur indique qu'il n'a pas émis de message pour se signaler ou prendre contact avec le pilote du remorqueur.

Il est titulaire d'un brevet de pilote planeur délivré en 1989 et totalisait 1 310 heures de vol dont 103 sur type et 14 dans le mois précédent.

Selon les témoignages, le remorqueur se situait en fin de branche « vent arrière » travers le seuil de la piste 29, lorsque le planeur a intégré l'étape de base.

La carte VAC de l'aérodrome indique que pour un atterrissage en piste 29, le circuit d'aérodrome s'effectue « main gauche » pour les avions et « main droite » pour les planeurs.

### CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote du planeur de réaliser un virage de retardement sans avoir levé le doute sur la position exacte de l'autre avion, puis à l'absence de vérification de sortie du train en finale.

L'absence de message pour se signaler lors de l'intégration dans le circuit d'aérodrome ainsi que le choix du circuit dédié aux avions ont contribué à l'accident.