

## Interruption volontaire du vol, atterrissage avec le train rentré

<b>Aéronef</b>	Planeur Centrair 101 « Pégase » immatriculé F-CFQG
<b>Date et heure</b>	Dimanche 27 mai 2012 à 18 h 10 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome d'Arcachon La Teste de Buch (33), piste 07 non revêtue
<b>Conséquences et dommages</b>	Aéronef légèrement endommagé

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

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle au treuil en piste 07 pour un vol local. Après le largage automatique du câble, il recherche une ascendance thermique, sans succès. Il décide d'interrompre le vol, rejoint le circuit de piste et atterrit avec le train rentré sur la piste 07.

L'examen du planeur n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement de la chaîne cinématique de la commande de train d'atterrissage.

<sup>(2)</sup>Cette technique n'est ni décrite dans le manuel de vol ni enseignée dans le club

Le pilote indique qu'après les décollages au treuil, il a pour habitude<sup>(2)</sup> de ne pas rentrer le train tant que le planeur n'évolue pas dans une ascendance, de façon à ce que le train soit déjà sorti en cas d'interruption rapide du vol. Dans la branche vent arrière, il pense avoir, sans réfléchir, manipulé la poignée de manœuvre de train et l'a rentré au lieu de le sortir. Il ajoute qu'il n'a pas annoncé à voix haute « train sorti verrouillé sur le vert » et qu'en conséquence il n'a probablement pas vérifié visuellement la position de la commande de train sorti.

Sur ce type de planeur, le fonctionnement du train est entièrement mécanique. La commande est située sur le côté gauche du cockpit. Son positionnement vers l'avant dans un cran situé en face d'un repère de couleur verte permet de sortir le train. Son positionnement vers l'arrière permet de le rentrer.

Le pilote totalisait 189 heures de vol depuis 2009 dont 90 sur type et 6 dans les trois mois précédents. Il totalisait 270 treuillés dont 168 en tant que commandant de bord.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 330° pour 10 kt, CAVOK, température 20 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1018 hPa.

### CONCLUSION

L'accident est dû à l'application incomplète des actions et vérifications après le décollage ainsi qu'à l'absence de contrôle avant l'atterrissage, consécutivement à une interruption volontaire du vol.