

**Cheval de bois lors d'un atterrissage en campagne**

<b>Aéronef</b>	Planeur Alexander Schleicher ASW24 immatriculé D-1609
<b>Date et heure</b>	9 août 2014 vers 16 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	L'Escale (04)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, planeur fortement endommagé

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

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Château-Arnoux Saint-Auban (04) pour un vol local. Il indique qu'après une heure de vol, à proximité de la montagne du Blayeul et à une altitude de 2 300 m, il décide de revenir vers Saint-Auban. Lors du retour, il subit des descendances et constate qu'il n'a pas assez d'altitude pour rejoindre l'aérodrome. Le pilote décide d'atterrir dans un champ situé à 2 km de l'aérodrome.

En courte finale, il remarque qu'il a oublié de sortir le train d'atterrissage. Il le sort à proximité du sol. L'aile droite touche le sol et le planeur effectue un cheval de bois. La poutre de queue se rompt.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 210° pour 4 kt, visibilité supérieure à 10 km, ciel très nuageux à couvert par des nuages élevés (cirrus et altocumulus), turbulence faible, température 28 °C.

Le pilote totalisait environ 715 heures de vol, dont 37 sur type et 14 dans les trois mois précédents, dont 12 sur type. Il était habitué à voler en montagne.

**3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

L'accident est probablement dû à la préparation insuffisante d'un atterrissage en campagne réalisé à proximité de l'aérodrome de destination. L'oubli de la sortie du train d'atterrissage a amené le pilote à manipuler la commande du train peu avant l'atterrissage au détriment de la gestion de l'arrondi.

Le manuel du pilote vol à voile rappelle que lors d'un atterrissage en campagne, si le planeur est équipé d'un train d'atterrissage escamotable, il est indispensable de le sortir. En effet, une pierre dans un labour peut, par exemple, si le train d'atterrissage est rentré, blesser gravement le pilote compte tenu de la faible épaisseur des protections au niveau du dos du pilote.

La check-list avant atterrissage, généralement effectuée lors de la branche vent arrière du circuit d'aérodrome, permet de vérifier les items suivants : train, volets, ballasts, compensateur, radio.