

ACCIDENT

survenu au planeur immatriculé F-CGXF

Evénement :	cabrage excessif, décrochage aérodynamique du planeur au treuillage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	absence de correction du dosage de l'assiette à cabrer par l'instructeur pendant le treuillage.

Conséquences et dommages : instructeur et élève blessés, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : planeur Grob G103 "Twin 3 ACRO".

Date et heure : lundi 1^{er} avril 2002 à 16 h 45.

Exploitant : club.

Lieu : AD Cambrai Niergnies (59), piste 26 non revêtue 800 x 100 m.

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur 47 ans, VV de 1981, 1153 heures de vol dont 12 dans les trois mois précédents et 505 sur type, 2 treuillées depuis le début de l'année.
- pilote stagiaire, 39 ans, PPL de 1983, 260 heures de vol sur avion, 8 heures de vol sur planeur dont 4 sur type, 37 treuillées dont deux depuis le début de l'année.

Conditions météorologiques : vent 150° / 08 kt, CAVOK.

Circonstances

Le planeur est treuillé sur la piste 26 non revêtue. L'instructeur et l'élève indiquent qu'au début du treuillage, le parachute du câble s'ouvre une première fois furtivement puis se referme. Alors que le planeur a parcouru 150 mètres, l'instructeur annonce " 100 km/h " et l'élève débute la rotation. Le planeur prend une assiette à cabrer d'environ 45°. A une quarantaine de mètres de hauteur, l'équipage ne ressent plus d'accélération et observe simultanément l'ouverture du parachute du câble qui ne se referme pas, le système de sécurité du crochet ayant libéré le câble. L'instructeur reprend les commandes et rend la main. Il sort les aérofreins qu'il rentre immédiatement. Le manque d'efficacité des commandes dû à la faible vitesse et la faible hauteur ne lui permettent pas d'effectuer un arrondi. Le nez du planeur touche la piste durement et rebondit. Le fuselage se rompt au niveau de l'empennage. Le planeur s'immobilise quelques mètres plus loin.

Aucune défaillance n'a été relevée sur le système de verrouillage du câble ainsi que sur le mécanisme du treuil mobile. Avant le vol, l'élève a indiqué à l'instructeur sa faible expérience en matière de treuillage. Il explique avoir tiré légèrement le manche en arrière lors du roulage.

La veille, lors de treuillages sur la piste 26, un autre instructeur a connu les mêmes phénomènes d'ouvertures intempestives de parachute dues à une composante de vent arrière. Cependant, avec une assiette de 15°, comme indiqué dans la procédure de treuillage du club, le pilote, après avoir largué le câble, a atterri sur la piste sans dommage.

Le manuel du pilote de vol à voile et le guide de l'instructeur mettent en garde contre un "cabré" excessif au début du treuillage. Ils préconisent une assiette d'environ 15°, jusqu'à ce que le planeur ait atteint une soixantaine de mètres de hauteur.

Le jour de l'accident, plusieurs avions ont décollé de la piste revêtue 08.