

Rapport

Accident survenu le **19 juillet 2008**
à **Léoncel (26)**
au **planeur Schempp Hirth Janus A**
immatriculé **F-CEPC**



Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Ministère de l'environnement, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Avertissement

Ce rapport exprime les conclusions du BEA sur les circonstances et les causes de cet accident.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et au Code de l'Aviation civile (Livre VII), l'enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Table des matières

AVERTISSEMENT	1
SYNOPSIS	3
1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE	3
1.1 Déroulement du vol	3
1.2 Tués et blessés	3
1.3 Dommages à l'aéronef	3
1.4 Renseignements sur le personnel	4
1.4.1 Pilote	4
1.4.2 Passager	4
1.5 Renseignements sur l'aéronef	4
1.6 Conditions météorologiques	4
1.7 Enregistreurs de bord	5
1.8 Renseignements sur l'épave et sur l'impact	5
1.9 Essais et recherches	6
1.10 Renseignements supplémentaires	6
1.10.1 Témoignage du pilote du planeur	6
1.10.2 Témoignage du pilote de l'avion remorqueur	7
2 – ANALYSE ET CONCLUSION	8

Synopsis

Date de l'accident	Propriétaire
Samedi 19 juillet 2008 vers 15 h 30 ⁽¹⁾	Centre de Vol à Voile du Valentinois
Lieu de l'accident	Exploitant
Léoncel (26), Pas de Chovet	Centre de Vol à Voile du Valentinois
Nature du vol	Personnes à bord
Local	Pilote + 1
Aéronef	
Planeur Schempp Hirth Janus A	

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter deux heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Valence (26) à 15 h 15 en remorqué pour un vol local d'une heure environ. Vers 15 h 25, il largue le câble de remorquage au lieu prévu et l'avion remorqueur retourne à Valence. Vers 16 h 15, ne voyant pas le planeur revenir, des membres de l'aéroclub appellent le pilote sur la fréquence sans obtenir de réponse. Vers 18 h 00, les secours sont alertés et le pilote de l'avion remorqueur décolle pour tenter de localiser le planeur. L'épave est retrouvée le lendemain, proche du lieu de largage.

1.2 Tués et blessés

Le pilote est grièvement blessé et le passager décédé.

1.3 Dommages à l'aéronef

Le planeur est détruit.

1.4 Renseignements sur le personnel

1.4.1 Pilote

Homme, 52 ans

- Licence de pilote de planeur délivrée en juillet 2006.
- Expérience :
 - totale : 225 heures de vol, dont 130 en qualité de commandant de bord ;
 - sur type : 31 heures de vol ;
 - dans les trois derniers mois : 34 heures dont 14 heures sur type ;
 - dans les trente derniers jours : 17 heures dont 6 heures sur type.

1.4.2 Passager

Femme, 28 ans

La passagère ne détenait pas de brevet ou licence aéronautique. Elle était en place avant.

1.5 Renseignements sur l'aéronef

Constructeur	Schempp Hirth
Type	Janus A
Numéro de série	17
Immatriculation	F-CEPC
Mise en service	1976
Certificat de navigabilité	Valide
Utilisation à la date du 19/07/2008	7 458 heures
Depuis visite annuelle 23/03/2008	51 heures

Le planeur était dans les limites de masse et de centrage.

Il avait été utilisé le jour même et aucun problème particulier n'avait été signalé.

Le planeur n'était pas équipé d'une balise de détresse. La réglementation ne l'impose pas.

1.6 Conditions météorologiques

Sur l'aérodrome de Valence, situé à 20 km à l'ouest du site de l'accident : vent 190° / 12 kt, CAVOK, température 30 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1013 hPa.

Plusieurs pilotes de planeur ont indiqué que le vent venait du sud avec une tendance ouest dans les basses couches et est dans les hautes couches. Il n'y avait pas de conditions météorologiques particulières.

1.7 Enregistreurs de bord

Le planeur n'était pas équipé d'enregistreurs de bord. La réglementation ne l'impose pas.

Il était équipé d'un FLARM sur lequel le vol de l'accident n'a pas été enregistré. Aucune anomalie n'a été constatée sur le FLARM. L'enregistrement des données débute automatiquement dès que le FLARM détecte une vitesse de déplacement supérieure à deux mètres par seconde et s'arrête lorsque qu'il est éteint.

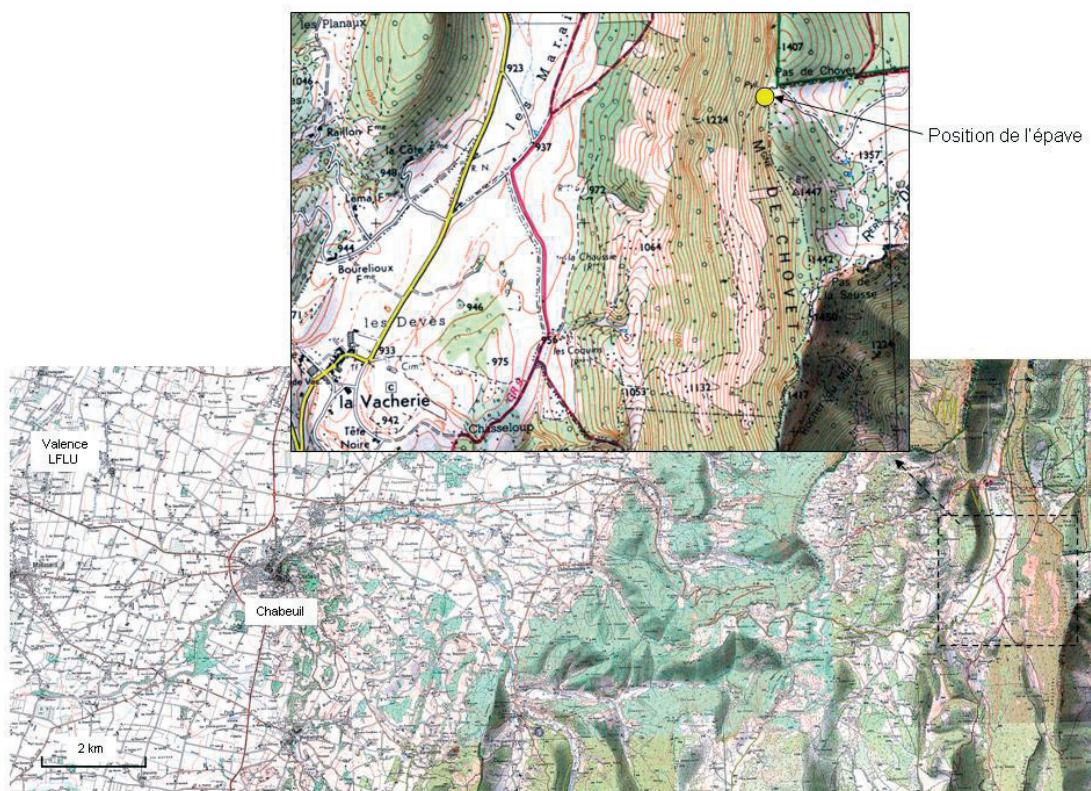
1.8 Renseignements sur l'épave et sur l'impact

Le planeur a heurté le relief à une altitude d'environ 1 300 mètres, sur le versant ouest d'une crête orientée nord / sud. L'épave a été retrouvée dans une zone boisée proche du sommet de la crête.

Le planeur a heurté la cime des arbres puis a glissé le long des troncs jusqu'au sol.

L'aile droite et l'empennage horizontal ont été arrachés. Les déformations observées sur les attaches des commandes de vol sont consécutives à l'accident. La commande des volets de courbures a été retrouvée sur la position + 6° et celle des aérofreins sur la position rentrée.

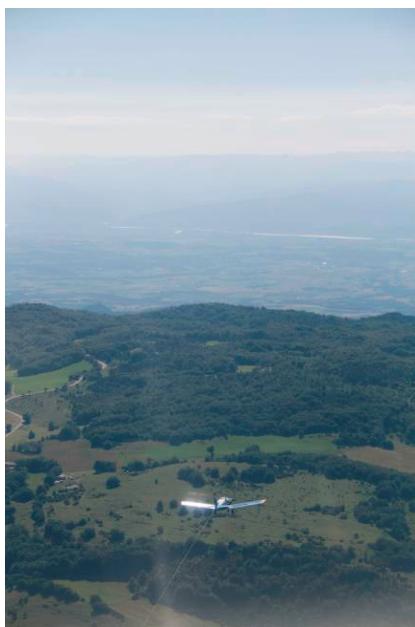
Il n'a pas été possible de déterminer l'attitude du planeur lors de l'impact avec les arbres.



1.9 Essais et recherches

La passagère, assise en place avant, a pris des photographies pendant le vol. Douze photographies ont été prises dans un intervalle d'environ onze minutes. Sur l'une d'entre elles, prise pendant le roulement, on observe que le tableau de bord est alimenté électriquement et que le FLARM est allumé. On peut constater sur deux autres photographies prises en vol pendant le remorquage que l'aiguille du variomètre électrique indique « 0 ». Cette position est identique à celle que l'aiguille a lorsque le variomètre est éteint. Sur une de ces deux photographies le variomètre pneumatique affiche une position différente de « 0 ». Les autres instruments électriques ne sont pas visibles.

Les deux dernières photographies ont été prises à neuf secondes d'intervalle juste après le largage. Sur l'avant-dernière photographie, on voit l'avion remorqueur s'éloigner en direction de l'aérodrome de Valence.



Les deux dernières photographies prises par la passagère du planeur

1.10 Renseignements supplémentaires

1.10.1 Témoignage du pilote du planeur

A la suite de l'accident, le pilote est resté plusieurs semaines dans le coma et a quitté l'hôpital en septembre 2008. Son témoignage a été recueilli en novembre 2008, quatre mois après l'accident.

Le pilote du planeur explique qu'il avait prévu de faire trois vols identiques d'environ une heure chacun avec trois passagers différents dans l'après-midi au départ de l'aérodrome de Valence.

Il a décollé pour le premier vol à 12 h 50 avec un planeur Centrair SNC 34 C du club. Il précise que ce vol s'est déroulé sans problème mais que les ascendances étaient faibles.

Au retour du vol, les deux autres passagers n'étaient pas prêts. Compte tenu de l'heure, il a décidé d'effectuer un seul vol supplémentaire. Le SNC 34 C n'étant plus disponible, il a pris le Janus de l'aéroclub pour le deuxième vol. Il était habitué à voler sur ce planeur.

Vers 15 h 15, il a décollé en remorqué. En sortie de la CTR de Valence, il a demandé à la passagère de régler la radio sur la fréquence utilisée par les vélivoles. Cette manipulation ne peut se faire que de la place avant. Il a ensuite essayé de contacter le pilote du remorqueur sans obtenir de réponse. Il a alors pensé à une erreur de manipulation de la passagère. Il a appuyé alternativement à plusieurs reprises sur les palonniers pour signaler au pilote du remorqueur qu'il avait un problème. Le pilote du remorqueur n'a pas répondu à ses signaux. Estimant qu'il était trop bas pour se larguer et revenir sur l'aérodrome de Valence en toute sécurité, il a décidé de continuer jusqu'au point de largage prévu pour ensuite rentrer directement à Valence.

Il n'a pas de souvenir de la fin du vol et de l'accident.

1.10.2 Témoignage du pilote de l'avion remorqueur

Le pilote de l'avion remorqueur indique qu'en sortie de CTR, il n'a pas réussi à contacter le pilote du planeur sur la fréquence utilisée par les vélivoles ou sur celle du contrôle de Valence. Il a regardé dans son rétroviseur mais n'a pas vu de signaux particuliers. Il précise qu'il n'a pas fait demi-tour pour ne pas surprendre le pilote du planeur. Il a continué son vol, et le pilote du planeur s'est largué dans la zone prévue.

2 – ANALYSE ET CONCLUSION

Le pilote détenait les qualifications nécessaires à la conduite du vol. Il avait planifié les vols de la journée sur un planeur qu'il connaissait, avec un circuit qu'il avait l'habitude de réaliser. Le retard pris à l'issue du premier vol a conduit le pilote à changer de planeur et à annuler l'un des deux vols restants.

L'observation des photographies prises par la passagère et l'absence d'enregistrement du FLARM semblent indiquer que le planeur a subi un défaut d'alimentation électrique dès le début du roulage. L'origine de ce défaut d'alimentation n'a pas pu être déterminée. Le pilote ayant volé sur ce planeur le matin de l'accident n'a pas mentionné d'anomalie. La panne électrique concernait uniquement des équipements non indispensables à la conduite du vol.

Le pilote du planeur n'est pas parvenu à signaler au pilote de l'avion remorqueur qu'il n'arrivait pas à le contacter. Il a continué le vol et s'est largué dans la zone prévue.

Compte tenu de la position de l'épave et des dernières photographies prises par la passagère, il est vraisemblable que l'accident a eu lieu très peu de temps après le largage.

En l'absence de témoin direct et de souvenirs du pilote, il n'a pas été possible de déterminer les causes de l'accident.

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Zone Sud - Bâtiment 153
200 rue de Paris
Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex - France
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero

N° ISBN : 978-2-11-099139-3

