

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

Interruption volontaire du vol, heurt de la végétation lors de l'atterrissement

| | |
|---------------------------------|--|
| Aéronef | Planeur Schempp Hirth Janus B immatriculé F-CFAU |
| Date et heure | Samedi 20 août 2011 à 14 h 40 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Club |
| Lieu | Aérodrome de Sainte-Foy-la-Grande (24), piste 10 non revêtue |
| Conséquences et dommages | Poutre arrière rompue |

CIRCONSTANCES

Le pilote et le passager décollent en remorqué de l'aérodrome de Sainte-Foy-la-Grande pour un vol local. Après environ 10 minutes de vol, le pilote du planeur juge les performances de montée de l'attelage insuffisantes et demande au pilote de l'avion de revenir vers l'aérodrome afin de se larguer et atterrir. Le largage a lieu alors que le planeur est à une hauteur de 200 mètres et qu'il se situe à 800 mètres du seuil de piste 10. Pendant l'approche, le pilote constate un fort taux de descente alors que les aérofreins sont rentrés et les volets à 0°. Il ne parvient pas à éviter une haie de roncier située en amont de la piste. Le planeur pivote avant de s'immobiliser dans l'enceinte de l'aérodrome.

Le pilote indique qu'aucun phénomène aérologique particulier n'était signalé dans le bulletin de vol à voile qu'il a consulté avant de décider d'entreprendre le vol. Il estime que le vent en finale était nul.

Des témoins présents sur l'aérodrome, pilotes de planeur pour la plupart, ont constaté que le planeur accidenté avait un très fort taux de descente.

Le pilote totalisait environ 4 800 heures de vol dont 500 sur type, 40 dans les trois mois précédents, dont 29 sur type. Il détenait la qualification d'instructeur en vol à voile.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 150° pour 8 à 14 kt, visibilité 9 999 m, FEW Ac à 14 000 ft, FEW Ci à 26 000 ft, température 35,5 °C, température du point de rosée 20 °C, QNH 1016 hPa.

Météo France précise qu'une ligne d'orages située à 15 NM de la côte Atlantique a provoqué une rotation temporaire du vent au secteur nord-ouest, vers 14 h 30 à Saint-Emilion⁽²⁾.

Cette inversion du sens du vent a pu survenir dans le créneau horaire de l'atterrissement du F-CFAU.

⁽²⁾La ville de Saint-Emilion est située à environ 20 km à l'ouest de l'AD de Sainte-Foy-La-Grande.

CONCLUSION

L'accident est dû à la non-détection par le pilote du changement des conditions aérologiques entre le décollage et l'atterrissage. Les informations à sa disposition l'ont conduit à entreprendre l'approche avec du vent arrière et à poursuivre l'atterrissage avant la piste.

Lors de la préparation du vol, l'absence d'information relative à la présence d'orages dans le bulletin de vol à voile n'a pas alerté le pilote quant à la possible modification des conditions aérologiques.