

**Collision avec le camion de treuillage
« après l'interruption » d'un décollage**

Aéronef	Planeur Centrair ASW20 F immatriculé F-CFLN
Date et heure	Mercredi 20 avril 2011 à 18 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Chambéry Challes les Eaux (73)
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

Le pilote se prépare pour un décollage au treuil sur la piste 32 non revêtue de l'aérodrome de Chambéry Challes les Eaux. Il est assisté par un aide qui accroche le câble du treuil au planeur, par un opérateur chargé du fonctionnement du treuil situé en extrémité de piste et par un « starter » qui, placé à proximité du seuil de piste, veille à la sécurité du treuillage.

Le câble est mis en tension et le pilote annonce par radio qu'il est prêt à décoller. L'opérateur met le treuil en route. Peu après le décollage, il lui semble que le parachute de câble commence à se gonfler. Il décide de ralentir la vitesse du treuil et de provoquer le largage. De son côté, le starter explique qu'il demande la remise en puissance immédiate du treuil. Le pilote indique qu'il s'aperçoit que le câble s'est détaché et, par sécurité, actionne à deux reprises la commande de largage. Il affiche une assiette à piqué, sort le premier cran « landing » des volets puis atterrit dans l'axe après avoir tenté en vain de sortir le deuxième cran. Il touche le sol à environ 300 mètres en amont du treuil, déploie les aérofreins et serre la poignée de freinage. Il ne parvient pas à ralentir suffisamment le planeur. L'aile droite heurte le camion du treuil et le planeur pivote de 90° vers la droite. L'aile gauche entre ensuite en collision avec un véhicule garé derrière le camion du treuil.

Le pilote explique que lors de l'alignement sur la piste, il a rencontré des difficultés pour tendre le câble car le système de freinage du planeur était peu efficace. Après avoir décollé, il a affiché une première assiette de 10 à 15° à cabrer pour permettre une prise de vitesse régulière. Alors qu'il s'apprêtait à accentuer sa montée en augmentant cette assiette vers 30 à 40°, il a senti le largage du câble. Préoccupé par la sortie des volets, ne parvenant pas à positionner la manette dans le deuxième cran « landing », il n'a pas modifié sa trajectoire malgré la présence dans l'axe du camion de treuillage. Lors du roulement à l'atterrissage, il a tenté en vain de freiner le planeur. Réalisant tardivement qu'il se dirigeait vers le treuil, il n'a pas réussi à dévier sa trajectoire car la vitesse était devenue trop faible pour que l'utilisation des palonniers soit efficace.

Les câbles des treuils de décollage sont équipés d'un parachute qui se gonfle et ralentit leur chute après le largage. Lors d'un treuillage, la voile du parachute peut se gonfler si l'assiette du planeur est trop faible. Dans ce cas, le starter peut demander à l'opérateur de réduire la puissance pour provoquer le largage.

En fonction de sa hauteur, le pilote décide alors d'atterrir dans l'axe ou d'effectuer un circuit court d'aérodrome pour se représenter en finale. Selon un membre du club, les pilotes sont régulièrement entraînés à affronter cette situation. L'exercice consiste à interrompre le décollage soit lors de la première prise d'assiette avec atterrissage dans l'axe, soit lors de la seconde prise d'assiette avec atterrissage à l'issue d'un circuit court. L'interruption du décollage au moment du changement d'assiette rend plus difficile la décision du pilote car il devra rapidement choisir entre ces deux options.

Le pilote, 42 ans, détient une licence VV de 1996, une qualification d'instructeur ITP de 2004 et ITV de 2011. Il totalisait 1 378 heures de vol dont 120 sur type et 17 heures dans les trois mois précédents dont aucune sur type. Il avait obtenu la qualification « treuil » en novembre 2007 et pratiquait régulièrement ce type de décollage, y compris en instruction.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent 290° pour 6kt, SCT à 7 000 ft, visibilité supérieure à 10 km, température 23 °C, QNH 1013 hPa.

CONCLUSION

L'accident est dû à la gestion inadéquate de la trajectoire par le pilote à l'issue du largage du câble. Se focalisant sur la sortie des volets pendant l'approche ou sur l'inefficacité du freinage lors du roulement à l'atterrissage, il a pris conscience trop tardivement du risque de collision avec le camion.

La décision du pilote de décoller malgré un système de freinage considéré comme déficient, les actions apparemment contradictoires de l'opérateur du treuil et du starter ainsi que le décrochement du câble dans la phase de changement d'assiette du planeur ont probablement contribué à l'accident.