

**Heurt de l'aile droite avec le sol lors du roulement au décollage
en début de treuillage, collision avec le sol**

Aéronef	Planeur Schempp-Hirth Ventus 2C, immatriculé F-CHRC
Date et heure	Dimanche 17 avril 2011 à 14 h 05 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Nancy Malzéville (54)
Conséquences et dommages	Pilote blessé, aéronef fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote, propriétaire du planeur monoplace souhaite au cours d'un dernier vol local à Malzéville, achever son réentraînement en activité treuillage commencé en octobre 2010.

Le pilote indique qu'après l'accrochage du crochet au câble en piste 08, le câble se tend mais l'aile droite touche le sol alors que l'accélération débute. Le planeur monte et engage une rotation à droite autour de son axe de lacet. La sécurité de largage⁽²⁾ fonctionne. Après avoir fait 180°, le nez du planeur heurte violemment le sol.

⁽²⁾Décrochage automatique du crochet en cas d'assiette inusuelle de l'avion

En France, l'opérateur du treuil et le pilote du planeur communiquent par radio afin que le décollage se déroule dans les meilleures conditions de sécurité. Le décollage a lieu après quelques mètres de roulage (2 à 3 secondes) à une vitesse d'environ 80 km/h. Si le départ n'a pas lieu face au vent ou dans l'axe du câble, le planeur peut s'embarquer à gauche ou à droite. Le pilote doit alors s'efforcer de contrer immédiatement cette tendance, en braquant la gouverne de direction dans le sens opposé, car seule une réaction immédiate à la direction peut éviter l'accident. Lorsque la traction sur le câble est trop importante, le phénomène peut être difficile à corriger. Si le pilote n'a pas pu rectifier à temps la trajectoire, toute traction doit être arrêtée sur le câble. La présence d'un assistant est nécessaire pour assurer le maintien horizontal du planeur et éviter qu'une aile touche le sol au début du roulement au décollage.

Le pilote, âgé de 76 ans, totalisait environ 2 860 heures de vol en planeur, 7 sur type dans les trois mois précédents, dont 2 dans les 24 dernières heures. Son expérience de treuillage était de 17 treuillées dans les 7 mois précédents, toutes effectuées à Malzéville.

Le pilote indique que sa main gauche était comme à son habitude posée à gauche de sa jambe et relativement loin de la poignée de largage située au pied du manche dans l'entrejambe.

Le vent sur le site de l'accident était du 080° pour 10 à 12 kt.

L'assistant qui tenait l'extrémité de l'aile était le pilote du planeur suivant en place pour être treuillé.

Lors de l'événement, la masse et le centrage du planeur se situaient dans les limites définies par le constructeur.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû au maintien insuffisant de l'aile par l'assistant puis à une réaction inadéquate du pilote, lesquels ont engendré un heurt de l'aile avec le sol lors de l'accélération au décollage.

L'amorçage d'un treuillage est une phase délicate par sa rapidité d'exécution et l'intensité de l'accélération. Elle nécessite une attention particulièrement soutenue de la part de l'assistant qui tient l'aile et du pilote aux commandes.