

Interruption du treuillage, atterrissage au-delà de l'extrémité de piste, cheval de bois

Aéronef Planeur Centrair 101A « Pégase »	Immatriculation F-CHUD	Exploitant Club
Date et heure¹ Samedi 21 mai 2011 à 16 h 10	Lieu Aérodrome de Mantes Chérence (95)	Conséquences Planeur fortement endommagé

Le pilote décolle vers 16 h 10 de la piste 30² de l'aérodrome de Mantes Chérence pour un vol local. Le décollage s'effectue à partir du seuil de piste à l'aide d'un treuil situé dans un champ dans le prolongement de la piste.

Après la rotation, le pilote constate que le planeur ne prend pas assez de hauteur. Il annonce à la radio une puissance de traction faible. Le treuilleur augmente la force du treuillage. Le pilote constate que la vitesse atteint 80 kt, puis diminue. Alors que le planeur est à une hauteur d'environ 90 m, le pilote largue le câble. Il sort les aérofreins et atterrit après le seuil de piste dans un champ. L'aile gauche touche le sol et le planeur effectue un cheval de bois. La poutre de queue touche le sol et se brise. Le planeur continue de glisser puis s'immobilise.

Le treuilleur indique qu'il a appliqué la même force que lors du treuillage précédent sur un planeur de même type et que la mise en vitesse et la rotation du planeur se sont déroulées normalement. Il indique que peu après avoir augmenté la force du treuillage, il a vu le planeur prendre une assiette horizontale et remarqué que la tension du câble était peu importante sur l'indicateur de tension. Il a vu le parachute du câble se gonfler et a compris que le pilote venait de larguer le câble. Il a arrêté le treuil et a annoncé à la radio « treuil stoppé ».

Le pilote totalisait 198 heures de vol depuis 2005, dont 124 sur type et environ 4 heures dans les trente derniers jours. Il avait suivi une formation au décollage au treuil en 2009 et effectuait son cinquième treuillage de l'année.

Le treuilleur effectuait son troisième treuillage de la journée. Douze autres treuillages avaient été effectués précédemment dans la journée. D'autres treuillages ont été effectués sans incident après cet événement.

La situation générale sur la région est celle d'un marais barométrique faiblement anticyclonique avec une prévision de vent au sol variable inférieur à 10 kt, et à 500 mètres, du sud inférieur à 10 kt. Le treuilleur indique que le vent était nul ou très faible du 200° à 220°. Le pilote indique que le vent était variable au sol et très faible.

Conclusion

L'enquête technique n'a pas permis de déterminer de cause de l'accident.

¹ Heure locale.

² La piste 30 est une piste non revêtue de 900 m de longueur.