

Collision avec un obstacle lors d'un atterrissage forcé

Aéronef	Motoplaneur Schleicher ASH 31 Mi, immatriculé D-KWED, moteur IAE50R-AA
Date et heure	10 mars 2013 à 15 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Mazères-sur-Nestes (65)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Commandant de bord
Conséquences et dommages	Voilure droite et cockpit endommagés

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

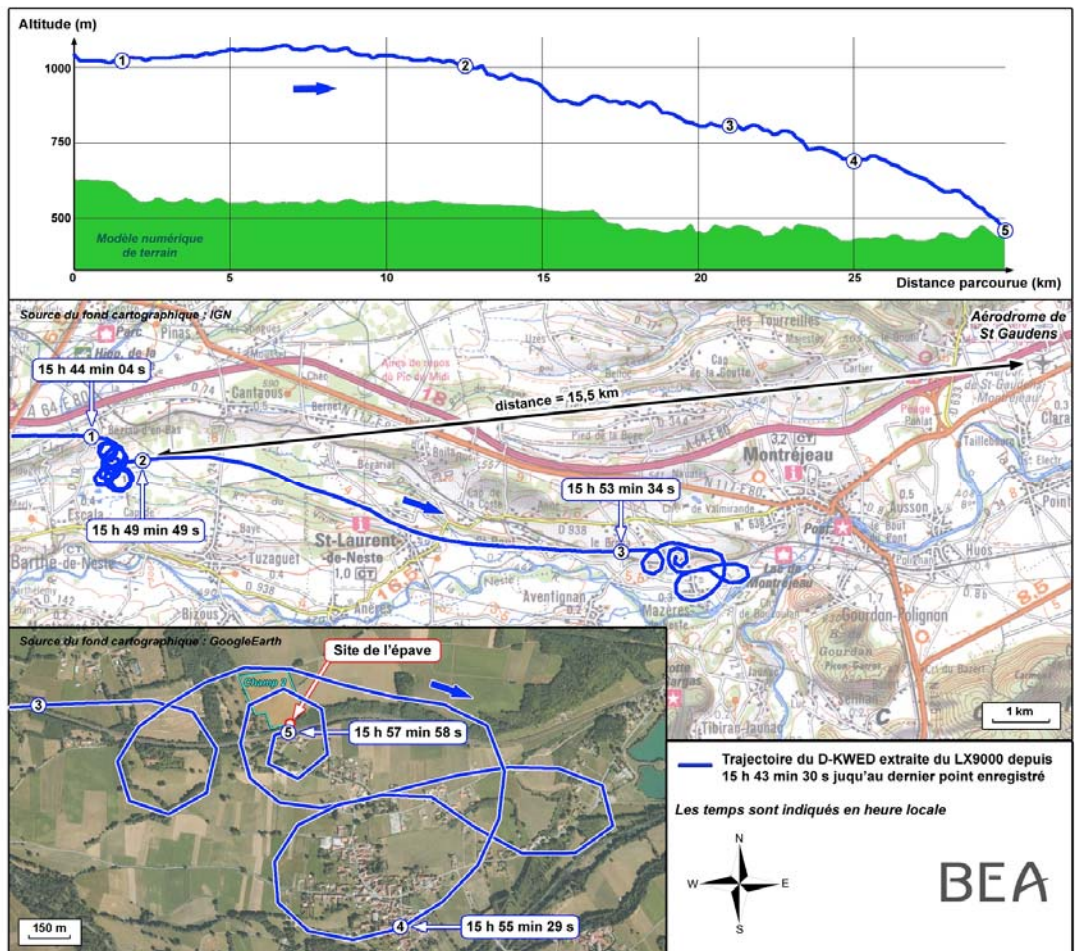
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle à l'aide de son dispositif d'envol incorporé de l'aérodrome de Saint-Gaudens (31) à 12 h 15, pour un vol local. Il monte à une altitude d'environ 2 300 m dans le sud des installations puis se dirige ensuite vers l'est. Il constate alors une dégradation des conditions météorologiques et décide de se diriger vers l'ouest. Il longe le piémont en gardant la possibilité de rejoindre son aérodrome de départ. Il fait demi-tour au sud-ouest de Lannemezan, en direction de Saint-Gaudens. Compte tenu de la vitesse verticale de descente qu'il observe, il pense qu'il ne pourra pas atteindre l'aérodrome en vol plané. Il repère un champ propice à un atterrissage forcé en cas d'échec de redémarrage du moteur. Il indique qu'il sort le moteur⁽²⁾ à une altitude d'environ 900 m et actionne le démarreur à plusieurs reprises. Le moteur ne démarre pas. Le planeur traverse une averse qui affecte sensiblement ses performances. Le premier champ repéré par le pilote ne lui paraît plus accessible en raison de la présence d'une ligne électrique qu'il n'avait pas détectée. Il en choisit alors un second, poursuit sa descente et constate qu'il est trop bas sur le plan de descente. Il tente alors d'actionner la commande de réalignement de l'hélice afin de rétracter le moteur mais n'y parvient pas. Il sort les volets, continue à perdre de la hauteur et heurte avec sa voilure droite un obstacle situé en amont du champ sélectionné. Le planeur pivote et s'écrase sur l'accotement opposé d'une voie ferrée.

⁽²⁾La sortie du moteur augmente significativement la traînée du motoplaneur et donc son taux de chute, s'il est arrêté.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Trajectoire



2.2 Divers

L'enquête n'a pas permis de déterminer l'origine du dysfonctionnement du moteur. Le pilote précise qu'il avait déjà rencontré ce problème alors qu'il effectuait des exercices de sortie-entrée du moteur à la verticale d'un aérodrome.

L'examen de l'épave montre que l'hélice est figée dans une position qui empêche la rétraction du moteur dans le fuselage. La commande de réalignement de l'hélice avant rétraction n'est pas engagée. Le pilote indique qu'il a tenté une action sur cette commande mais qu'elle s'est révélée inefficace.

Ce planeur possède une finesse de 55 lorsque la voilure est propre et que le moteur est rentré. Dans le cas de l'événement, elle était d'environ 25 lors de l'approche.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 350° pour 7 kt, rafales à 17, vent du 290° pour 14 kt à Tarbes, visibilité 9 999 m, présence de pluie faible au sud-est de St Gaudens, FEW CU congestus à 5 500 ft, SCT AC à 12 000 ft, température 16 °C, température du point de rosée 4 °C, QNH 999 hPa.

Le pilote totalisait 29 000 heures de vol dont 431 en planeur et 60 sur type.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident résulte d'un défaut d'anticipation de la dégradation des performances du motoplaneur lorsqu'il vole avec le moteur sorti, à l'arrêt, en présence de pluie. Le pilote a évalué de manière erronée le plan d'approche pour rejoindre le second champ choisi pour son atterrissage forcé.

Le pilote fait part des enseignements suivants :

- le choix de deux champs, avant la sortie du dispositif d'envol incorporé, lui aurait permis d'avoir immédiatement une solution de sauvegarde en cas de détection tardive d'un obstacle sur le premier champ retenu ;
- la dégradation des performances du planeur par temps de pluie doit être un paramètre à prendre en compte au cours du vol.