

Décrochage en montée initiale au cours d'un décollage au treuil

Aéronef	Planeur Schleicher ASK18 immatriculé F-CLAN
Date et heure	6 août 2014 à 17 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Chambéry - Challes-les-Eaux (73)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, planeur détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle au treuil de la piste 32 non revêtue de l'aérodrome de Chambéry - Challes-les-Eaux pour un vol local. Peu après l'envol, le planeur prend une forte assiette à cabrer. A une hauteur d'environ 30 m, le planeur s'incline à gauche et décroche, le pilote largue le câble et diminue l'assiette. L'aile gauche puis le nez du planeur entrent en collision avec le sol.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Examen de l'épave**

L'examen de l'épave montre que le planeur a touché le sol avec une assiette à piquer et en virage à gauche. Aucune défaillance susceptible d'avoir contribué à l'accident n'a été mise en évidence.

Le réglage du compensateur de profondeur n'a pas pu être déterminé.

2.2 Expérience du pilote

Le pilote est titulaire d'un brevet de pilote planeur obtenu le 1^{er} juillet 2014. Il totalisait 33 heures de vols réalisées en 58 vols d'instruction dont 16 heures 30 minutes et 29 vols seul à bord. Il s'agissait de son premier vol depuis l'obtention de son brevet.

Il avait réalisé 52 vols sur ASK13⁽²⁾, 5 vols sur K8 et un vol de 2 heures sur ASK18 le 9 mai 2014.

Il totalisait 57 décollages au treuil, un remorquage et avait réalisé tous les vols au départ de Chambéry - Challes-les-Eaux.

2.3 Témoignages

Le chef pilote indique que lors du roulement au décollage, juste avant la rotation il s'est aperçu que la gouverne de profondeur était en position « *plein cabré* ».

⁽²⁾ASK13 planeur biplace, ASK 8 et ASK18 planeurs monospace.

Un instructeur indique que l'accélération du planeur au début du treuillage lui a semblé habituelle et que la pente de montée après la rotation était excessive. Il a vu le planeur pivoter soudainement sur la gauche et le câble se décrocher avant que le planeur n'entre en collision avec le sol.

Il explique que le treuil est généralement positionné en extrémité de piste, légèrement décalé à droite dans le sens du treuillage. Les planeurs en attente de lancement sont situés au seuil de la piste. Ils ne sont pas alignés avec le treuil, ce qui induit une légère traction du planeur vers la droite au début du treuillage.

Le pilote indique qu'il avait assisté au briefing le matin. Vers 16 h 00 il a fait une visite prévol et s'est installé à bord du planeur. Il a réalisé la check-list avant décollage. Lors du treuillage, il a appuyé sur le palonnier gauche pour contrer la tendance du câble à tirer à droite. Il a été surpris par l'accélération au début du treuillage et explique qu'il a été plaqué contre le dossier du siège, ce qui lui a fait tirer involontairement sur le manche. Après la rotation, il s'est aperçu que le planeur avait une forte assiette à cabrer et qu'il virait vers la gauche. Il a actionné la commande de largage du câble et positionné le manche en butée à droite. A l'approche du sol, il l'a positionné en butée arrière droite.

Le pilote précise qu'il a un doute sur le réglage du compensateur de profondeur et n'est pas sûr d'avoir vérifié sa position lors de la check-list avant décollage.

2.4 Conditions météorologiques

Les conditions observées sur l'aérodrome de Chambéry - Challes-les-Eaux étaient les suivantes : vent du secteur nord pour environ 5 à 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, cumulus épars à 6 000 ft, température 25 °C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'action à cabrer involontaire du pilote sur la commande de vol lors de la phase d'accélération est à l'origine de la prise d'assiette excessive qui a conduit au décrochage du planeur peu après l'envol.

La possibilité d'un oubli de vérification de la position du compensateur de profondeur par le pilote avant le décollage a pu contribuer à un décollage réalisé avec un compensateur de profondeur incorrectement réglé.

L'action rapide du pilote sur la commande de largage du câble lors de la perte de contrôle a permis de limiter les conséquences du décrochage.