

Collision avec une haie lors de l'atterrissage en campagne par conditions météorologiques défavorables, en instruction

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

Aéronef	Planeur Schleicher ASK-21, immatriculé F-CITT
Date et heure	19 juillet 2014 à 15 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Le Pêchereau (36)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote, une élève
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

Deux modifications ont été apportées aux points 2.1 et 2.3 du présent rapport. Cette version annule et remplace la mise en ligne du 29 décembre 2014.

1 – DEROULEMENT DU VOL

Le pilote et l'élève décollent en remorqué de l'aérodrome d'Argenton-sur-Creuse (36) à 15 h 25 pour le premier vol du stage de formation auquel elle est inscrite.

Le pilote indique qu'après s'être largué à une hauteur de 500 mètres aux abords nord-ouest de l'aérodrome, il décide d'interrompre le vol à cause de précipitations de plus en plus intenses. Des chutes de grêle se mêlent rapidement à la pluie et la vitesse verticale du planeur augmente. Ne parvenant plus à rejoindre l'aérodrome, le pilote tente d'atterrir dans un champ se présentant devant lui. La hauteur restante étant insuffisante, le planeur heurte une haie et s'immobilise au sol à 15 h 36.

2 – RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

2.1 Renseignements sur les clubs à Argenton

Le club d'ULM local est le seul gestionnaire de l'aérodrome d'Argenton. Ses adhérents volent habituellement tôt le matin et tard le soir.

Le club de vol à voile du Havre Saint-Romain (76) se délocalise à Argenton tous les étés depuis plus de trente ans car la région est plus propice au vol à voile. Durant une période de six semaines, la moitié des heures de vol annuelles du club y sont effectuées.

Un club avion, basé à Nangis-les-Loges (77), organise également des stages estivaux de voltige à Argenton. Son activité se déroule habituellement le matin.

Il n'est pas rare que des élèves soient simultanément inscrits en stage dans les différents clubs se côtoyant l'été sur l'aérodrome.

2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 69 ans, détient les licences de pilote planeur (1960) et de pilote privé avion (1964). Au 31 juillet 2014, il totalisait 8 080 heures de vol, dont 3 637 de planeur.

Chef pilote du club de vol à voile du Havre, il organise et encadre depuis trente-quatre ans les stages estivaux du club à Argenton.

2.3 Renseignements sur l'élève

En 2014, l'élève suivait une formation PPL(A) dans le club de Lognes. Au moment de l'accident, elle n'était pas encore lâchée et suivait un stage d'une semaine de découverte de voltige sur avion à Argenton. Durant cette semaine, elle était également inscrite à un stage de découverte de vol à voile dans le club du Havre présent sur l'aérodrome.

2.4 Conditions météorologiques

Les informations météorologiques en provenance de l'aéroport de Châteauroux-Déols (36), situé à trente kilomètres au nord de l'aérodrome d'Argenton, indiquaient une instabilité marquée à l'heure de l'accident :

METAR

LFLX 191500Z 28014G27KT 220V320 8000 R21/1400U -TSRA

BKN033CB BKN260 18/16 Q1009 NOSIG=

LFLX 191530Z 28011KT 240V320 5000 -TSRA SCT023CB BKN076

19/17 Q1009 NOSIG=

La prévision en vigueur prévoyait une forte instabilité de la situation et la dégradation significative potentielle des conditions sous orage.

TAF

LFLX 191100Z 1912/2018 23012KT CAVOK TEMPO 1914/2012 22015G40KT 2000 TSRA

OVC012CB BECMG 2012/2014 BKN026 TEMPO 2014/2018 -SHRA=

Les images radar de 15 h 20 à 15 h 40 confirment la présence de précipitations sur le secteur ainsi que de forts noyaux de précipitations orageuses, à quelques kilomètres dans l'ouest d'Argenton.

2.5 Stratégie du chef pilote

Les conditions météorologiques peu favorables au vol à voile ce jour-là avaient incité le chef pilote à abandonner l'idée de lancer la dizaine de planeurs prévus pour les circuits de navigation. Il avait décidé de ne faire voler que les deux planeurs biplaces en local afin de débiter la formation initiale de cinq élèves.

Le pilote ajoute qu'afin de prendre sa décision pour le briefing du jour, il avait consulté jusqu'à 10 h 00 plusieurs sites Internet spécialisés dans les informations météorologiques. Il n'avait vu aucun message d'alerte sur les sites visités.

2.6 Déroulement des vols et témoignages

Les vols de prise en main prévus ce jour-là ne devaient pas dépasser 45 minutes.

Les témoignages semblent indiquer que les précipitations se sont abattues sur et autour de l'aérodrome très subitement à partir de 15 h 26.

Le pilote du planeur de l'accident indique que les premières gouttes de pluie ont commencé à tomber au moment où il a largué le câble. Puis, la pluie n'a fait que se renforcer avec des passages de grêle mais sans rafales ni turbulences. Le temps d'évacuer après l'atterrissage, l'épaisseur de la couche de grêle au sol a atteint cinq à six centimètres. Il ajoute qu'il n'a pas vu arriver le grain.

L'élève du planeur de l'accident indique qu'il pleuvait lors du décollage et que la pluie s'est nettement renforcée quand le pilote a largué le câble. Le ciel est devenu sombre et de la grêle a commencé à frapper le planeur. A partir de ce moment, « *je ne voyais plus rien. Le pilote m'a même demandé si je voyais quelque chose* ». Elle ajoute qu'elle a revu le sol alors que le planeur était à une hauteur estimée entre 100 et 50 mètres du sol.

L'instructeur du deuxième planeur du club indique qu'il a fait deux vols successifs. Le premier s'est fait « *au sec* ». Lors du second remorqué à 15 h 15, il a pris des gouttes de pluie et vu une masse sombre arriver. Cela l'a incité à écourter le vol et à atterrir à 15 h 25. Le temps d'arriver au bout de la piste, un déluge de grêle s'est mis à tomber et a duré une trentaine de minutes.

Un pilote au seuil de piste indique que le grain s'est abattu sur le terrain juste après le dernier décollage (15 h 25) et qu'il ne voyait plus l'autre extrémité de la piste.

2.7 Trajectoire du planeur

Les données contenues dans le dispositif de détection installé à bord (FLARM), ont montré que le câble a été largué à 15 h 32 et qu'un dernier taux de chute de - 10 m/sec a été enregistré à 15 h 36, peu de temps avant l'atterrissage. La fin du vol s'est caractérisée par une trajectoire en « S », sans doute pour essayer de retrouver de meilleures conditions.

2.8 Obligation de déclarer un accident au BEA

Le BEA a obligation d'enquête sur les accidents d'aéronefs certifiés. Il ne peut cependant y souscrire que s'il reçoit notification de ces événements.

Dans le cas présent, l'aéroclub du Havre a omis de notifier le BEA. Celui-ci a pourtant décidé d'ouvrir une enquête de sécurité sur la foi d'informations portées à sa connaissance trois semaines après l'événement.

L'article 2 du Règlement européen n° 996/2010 du 20 octobre 2010 précise les définitions de l'accident et de l'enquête de sécurité. L'article 9 porte sur l'obligation de notifier les accidents et incidents graves « *sans délai* » à l'organisme permanent, en l'occurrence au BEA.

L'article L6222-2 du Code des transports prévoit que « *Aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle ne peut être infligée à une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité* ».

Le président du club, en poste de 1989 à 1994 puis depuis 2009, indique que, selon lui, l'événement n'était pas un accident mais une « *vache* »⁽²⁾. A ce titre, il avait envoyé un dossier à l'assurance et à la Fédération Française de Vol à Voile (FFVV). Il précise qu'il ignorait l'obligation de notifier le BEA, n'ayant jamais été confronté à cette situation compte tenu de la rareté des accidents. Le vice-président a déclaré qu'il connaissait cette obligation.

Un responsable de la sécurité des vols de la FFVV a indiqué qu'une campagne d'information sur les accidents aériens a eu lieu entre décembre 2013 et mars 2014 lors de six réunions organisées en régions pour des instructeurs et des dirigeants de club. Cette campagne mentionnait notamment l'obligation de déclarer sans délai

⁽²⁾Le manuel du pilote de vol à voile définit la vache comme un atterrissage en campagne « *en jargon véliole* ». L'atterrissage en campagne fait partie de l'activité véliole. Quand celui-ci est préparé et anticipé, il se termine en général sans dégât. Malgré cela, lorsque lors d'une vache des dégâts importants surviennent, il s'agit alors d'un accident et les actions prévues dans ce cas doivent être effectuées.

tout accident au BEA. La présentation était disponible sur le site de la FFVV. Ce site propose également une liste de notes permanentes, parmi lesquelles la note 13-30 du 13 juin 1999 qui donne la définition de l'accident, mentionne l'obligation de notifier le BEA, précise la conduite à tenir et propose des formulaires à remplir.

2.9 Renseignements sur l'aéronef

L'observation du planeur montre des dommages importants sur l'aile gauche.



Source : aéroclub de l'Estuaire de la Seine

La poutre de queue est pliée sur toute la circonférence, en amont des marques d'immatriculation, en surcharge, sous des efforts en flexion et compression.



Source : aéroclub de l'Estuaire de la Seine

3 – CONCLUSION ET ENSEIGNEMENT

L'accident est dû à la décision du pilote d'effectuer ce jour-là ses deux dernières séances alors que prévalaient des conditions météorologiques incompatibles avec le vol à voile.