

Interruption volontaire du vol, atterrissage par vent arrière, collision avec des arbres et une maison

Aéronef	Planeur GROB G103 TWIN ASTIR II immatriculé F-CFKJ
Date et heure	16 avril 2016 à 16 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	La Motte-Chalancon (26), altitude 500 mètres
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Passager blessé, planeur détruit

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

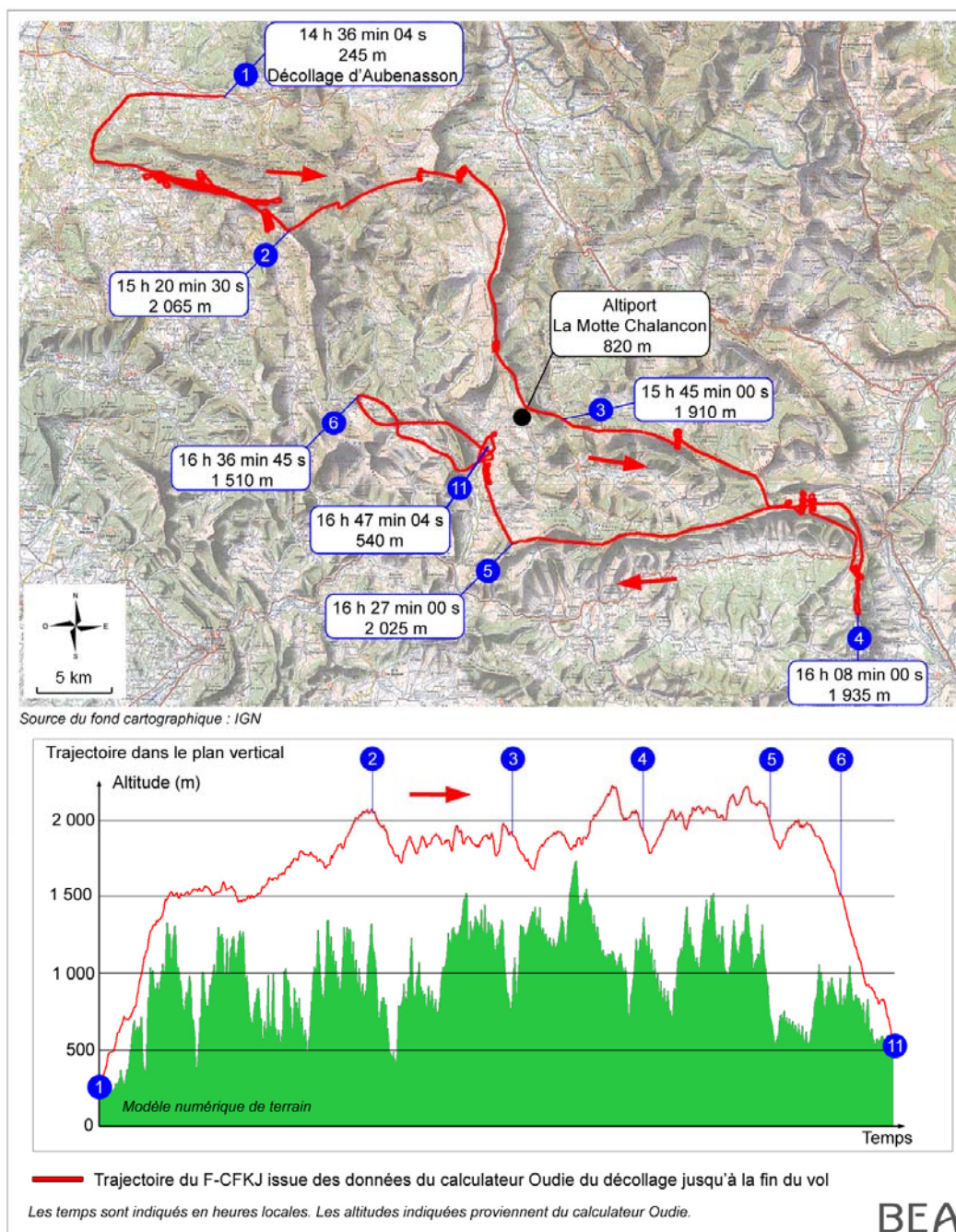
⁽²⁾Le passager est un élève pilote de planeur totalisant 11 heures de vol en planeur.

⁽³⁾Le planeur est à une altitude de 1 500 m et à 10 km de l'altiport de La Motte-Chalancon, situé à une altitude de 820 m au seuil de la piste 03. La finesse du planeur est de 38. Le pilote estime être en local de l'altiport.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager⁽²⁾, décolle de l'aérodrome d'Aubenasson (26) (**point 1**) à 14 h 35. Il est en place arrière.

Le pilote se dirige vers le sud-est en cheminant au-dessus des lignes de crête et en exploitant des ascendances thermiques. Après environ 1 h 30 de vol (**point 4**), il décide de revenir vers l'aérodrome de départ. Cinq minutes après avoir survolé le village de La Motte-Chalancon, il s'aperçoit qu'il a suivi une mauvaise ligne de crête avec une route trop à l'ouest. Il fait demi-tour (**point 6**) et se dérouté vers l'altiport de La Motte-Chalancon⁽³⁾. Durant cette phase de vol, il se trouve face au vent et rencontre de fortes descendances. A la verticale du village de La Motte-Chalancon, le planeur est à une altitude de 800 mètres et à deux kilomètres de l'altiport. Le pilote constate qu'il ne peut plus le rejoindre et décide de choisir un champ pour atterrir.



⁽⁴⁾L'exploitation des données du récepteur GNSS indique une vitesse sol moyenne de 85 km/h en branche vent arrière et 140 km/h en finale. La vitesse d'approche indiquée dans le manuel de vol est de 95 km/h.

Figure 1 : trajectoire du vol issue des données du calculateur Oudie

Il effectue une prise de terrain en U (PTU) et se présente en finale face au nord⁽⁴⁾. Le planeur passe au-dessus de peupliers (**point 10**) d'environ 20 mètres de hauteur situés en début du champ. Le toucher des roues a lieu 40 mètres avant la fin du champ. Le planeur redécollé d'une hauteur d'environ dix mètres, heurte en vol une haie d'arbres en extrémité du champ puis le toit d'une maison. Le planeur s'immobilise sur le toit de la maison puis tombe d'une hauteur d'environ huit mètres (**point 11**).

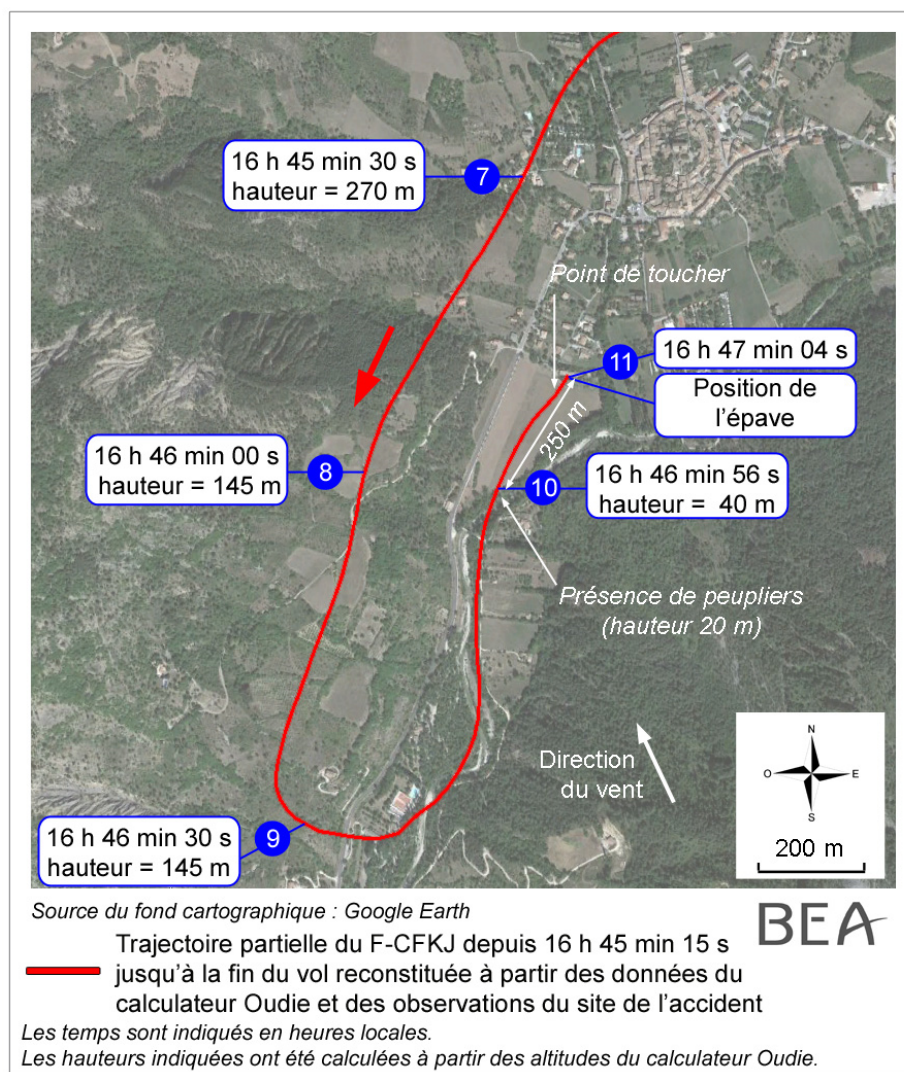


Figure 2 : trajectoire finale du vol

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote de planeur obtenue en 2012. A la date de l'accident il totalise 350 heures de vol dont 270 en tant que commandant de bord.

Il n'avait d'expérience ni sur type, ni en place arrière.

Le pilote avait déjà réalisé avec succès deux vaches lors de vols précédents.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques sur la région étaient les suivantes :

- ☐ vent de secteur sud à sud-est pour 20 kt ;
- ☐ un plafond d'ascendances à environ 2 200 m.

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote explique que le planeur Twin Astir lui a été attribué le matin et que son passager était un jeune pilote de planeur récemment « lâché ». L'objectif du vol était de lui faire découvrir la région lors d'un circuit. Le pilote précise que c'était la première fois pour lui de voler sur ce type de planeur ainsi que de piloter depuis la place arrière. Il n'a pas pensé à le signaler à l'encadrement.

Il indique qu'il a décidé de partir en direction du sud-est, face au vent afin de faciliter le vol retour.

Il explique que, lorsqu'il a réalisé qu'il ne pourrait pas rejoindre l'altiport La Motte-Chalancon, deux champs étaient alors potentiellement utilisables. Le premier mesurait 200 mètres de long et comportait de nombreux obstacles en finale, de sorte que le pilote ne l'a pas retenu. Le second au sud du village mesurait environ 250 mètres dans sa diagonale avec des arbres au sud et une maison et des arbres au nord. Le pilote indique qu'il avait conscience de la direction du vent pour l'avoir subi les deux heures précédentes mais a cependant choisi d'atterrir face au nord afin de bénéficier d'une finale plus dégagée et d'une pente qu'il estimait légèrement montante.

Le pilote indique que le bon déroulement des deux premières heures de vol et la facilité d'exploitation des ascendances l'avaient mis en confiance. Il estime que ceci a contribué à sous-estimer l'influence du vent et à retarder sa décision de faire demi-tour puis d'atterrir face au nord.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote a sous-estimé l'influence du vent dans les décisions qu'il a prises, notamment lors de la réalisation du circuit d'atterrissage, ce qui l'a conduit à un atterrissage long et rapide. Il n'a alors pas été en mesure d'arrêter le planeur avant l'extrémité du champ.

L'inexpérience du pilote à la fois sur ce type de planeur et en pilotage depuis la place arrière ont pu contribuer à l'accident.

En particulier, le pilotage depuis la place arrière entraîne une modification des références visuelles en raison de la présence du passager en place avant. Cette modification des références, ainsi que la présence d'arbres en début du champ, ont probablement gêné le pilote lors de la finale pour ajuster la pente d'approche et le point de toucher des roues.

Pour se familiariser avec les spécificités du planeur, il est préférable que le lâcher sur un nouveau type se limite à un vol local. De même, avant d'effectuer un vol depuis la place arrière en tant que commandant de bord pour la première fois, il est préférable de faire un vol en local de l'aérodrome de départ, voire un vol avec un instructeur en place avant.