

Accident du planeur SCHEMPP HIRTH - CIRRUS immatriculé F-CEVN

survenu le 10 juin 2017
à Montmoreau-Saint-Cybard (16)

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

Heure	Vers 17 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Association des ailes Angoumoises et Charentaises
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, planeur détruit

Collision avec une ligne électrique lors d'un atterrissage en campagne

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, de l'enregistrement vidéo d'une caméra embarquée et des données de navigation enregistrées par une tablette utilisée par le pilote.

Le pilote décolle, en remorqué, vers 15 h 05 de l'aérodrome d'Angoulême - Brie Champniers (16). Après une heure et demi de vol en local de l'aérodrome de départ, alors que le planeur est à une altitude d'environ 1 200 m, il se dirige vers le sud en direction de l'aérodrome de Chalais (16). Il exploite des ascendances et l'altitude du planeur varie entre 900 m et 1 300 m.

À 17 h 06, à la verticale de la ville de Nonac (16)⁽²⁾, alors que le planeur est à une altitude de 900 m, le pilote prend une route à l'est-sud-est en direction de la ville de Montmoreau-Saint-Cybard (16). N'ayant pas trouvé d'ascendance, l'altitude du planeur n'est plus que de 560 m lorsqu'il survole la ville.

Il décide d'interrompre le vol et recherche un champ pour un atterrissage en campagne. Il identifie un champ vachable, effectue des virages pour perdre de l'altitude tout en effectuant une reconnaissance du champ. Alors qu'il débute le circuit, il détecte la présence d'une clôture dans le champ. Contraint d'en choisir un autre en urgence, il adapte son circuit sur ce nouveau champ situé après un entrepôt industriel. Il se présente en finale sur un plan faible et effectue une légère ressource pour franchir l'entrepôt. Au passage du bâtiment, il aperçoit en entrée de champ une ligne électrique moyenne tension. Le planeur entre en collision avec la ligne électrique, se déstabilise et l'avant du planeur heurte le sol.

⁽²⁾ 16 km au nord
de Chalais.

⁽³⁾ Informations communiquées par le centre de vol à voile.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements météorologiques

Les prévisions météorologiques⁽³⁾ prévoyaient des ascendances thermiques de l'ordre de 2 m/s en cours de journée avec un plafond d'ascendance vers 1 300 m, un vent calme et CAVOK. Une disparition des ascendances était prévue vers 17 h.

2.2 Site de l'accident et examen de l'épave

Le site de l'accident se situe dans un champ de blé, orienté sud-ouest - nord-est. Un bâtiment et une ligne électrique se situent avant le champ.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote de planeur délivrée en novembre 2016, totalisait 100 heures de vol, dont 65 en tant que commandant de bord et 6 sur type.

2.4 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il était en vol avec deux autres planeurs et qu'après 1 h 30 de vol en local, ils ont décidé de se diriger vers le sud en direction de Chalais. Il précise qu'arrivé à Nonac, ne trouvant pas d'ascendance à exploiter, il s'est dirigé vers l'est, vers une zone urbaine où il pensait pouvoir trouver des ascendances. Il explique que vers le sud le secteur était trop boisé et vers l'ouest le secteur était marécageux. Il indique qu'il n'a pas envisagé de faire demi-tour car le maximum de convection était prévu une heure plus tard et il avait toujours espoir de pouvoir reprendre de l'altitude et atteindre Chalais.

Le pilote indique que lorsqu'il s'est retrouvé à Montmoreau-Saint-Cybard, l'altitude du planeur avait encore diminué. Sans ascendance exploitable, il a alors préparé un atterrissage sur un champ qu'il avait préalablement repéré. Il explique qu'il a détecté tardivement la présence d'une clôture et que se trouvant trop bas sans option acceptable, il a choisi un champ de blé en bordure d'une route. Il avait noté la présence d'un bâtiment avant le champ et il a effectué une ressource pour s'assurer de le franchir. Il précise que durant son circuit et pendant la finale, il n'avait pas identifié la ligne électrique à l'entrée du champ.

Le pilote explique qu'il n'a pas suffisamment anticipé l'atterrissage en campagne. Il précise que la découverte tardive de la clôture et le fait de devoir changer de champ ont induit une situation de stress et d'improvisation.

2.5 Autre information

Un des autres pilotes de planeur partis en direction de Chalais a également effectué un atterrissage en campagne dans le même créneau horaire.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Le pilote, en l'absence d'ascendance, a interrompu le vol pour effectuer un atterrissage en campagne. Après avoir procédé à la perte d'altitude et à la reconnaissance d'un champ, il a constaté la présence d'un obstacle dans le champ choisi. Il a été contraint d'en choisir un autre rapidement sans avoir le temps de faire une reconnaissance complète. Il a détecté très tardivement la présence d'une ligne électrique et n'a pas pu ajuster sa trajectoire. La collision avec la ligne a déstabilisé le planeur qui est entré en collision avec le sol quelques dizaines de mètres plus loin.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à l'accident:

- Une reconnaissance inadéquate du champ initialement choisi qui n'a pas permis au pilote de détecter suffisamment tôt les obstacles et conduit ce dernier à devoir changer de stratégie avec un facteur de stress.
- La décision de partir en vol en campagne vers le sud alors que les prévisions météorologiques prévoient une décroissance des ascendances trente minutes plus tard.