

Atterrissage dur

Aéronef	Planeur Centrair 101 « Pégase » immatriculé F-CHEF
Date et heure	29 avril 2016 à 14 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Mont-Dauphin Saint-Crépin (05)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, planeur fortement endommagé

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

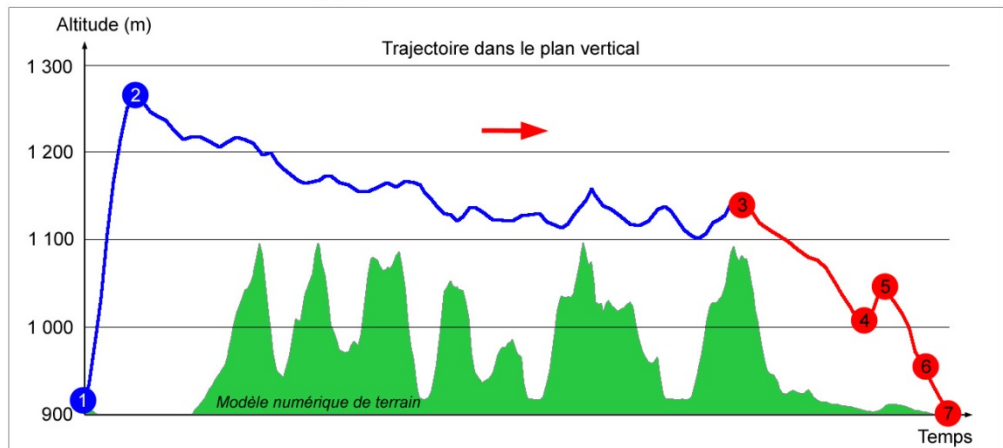
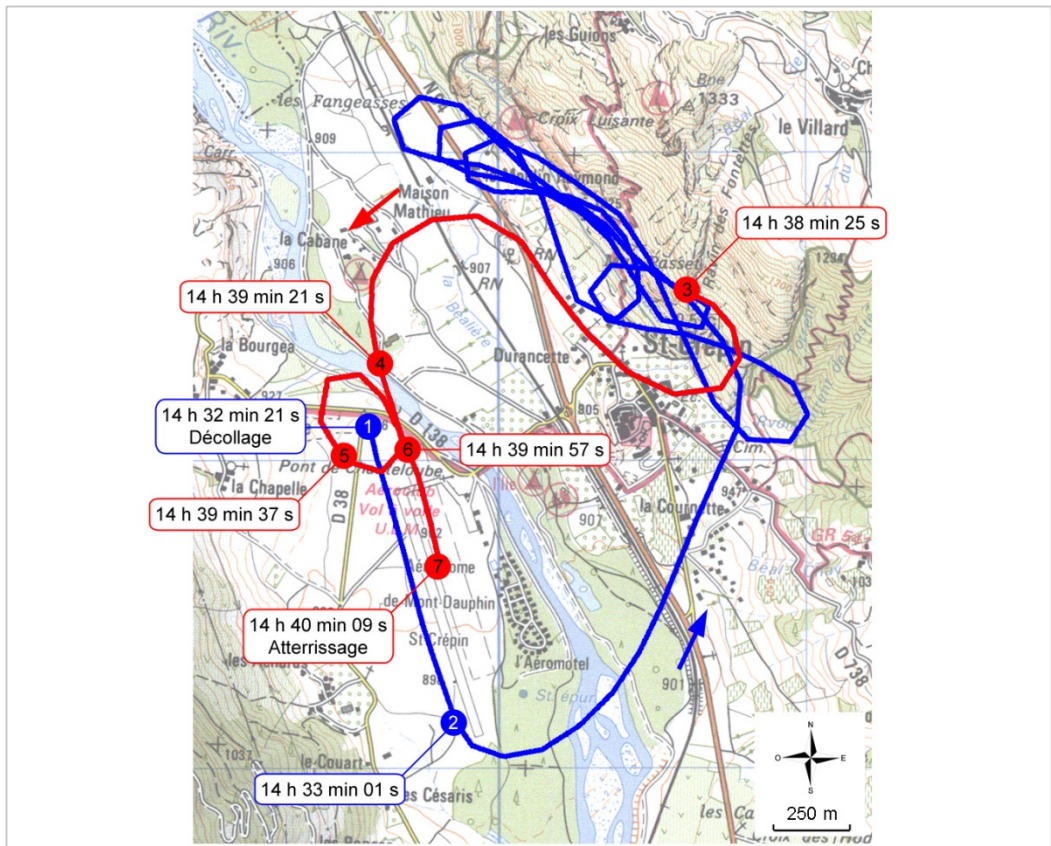
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle au treuil de la piste 16 non revêtue de l'aérodrome de Mont-Dauphin Saint-Crépin et largue le câble alors que le planeur est à une hauteur de 370 mètres. Il rejoint le secteur de prise d'altitude situé à l'est de l'aérodrome et y évolue en vol de pente pendant environ cinq minutes. Ne gagnant pas d'altitude, il décide d'interrompre le vol. Il rejoint le milieu de la branche vent arrière pour un circuit main gauche pour la piste 16.

Le pilote indique qu'en finale, le planeur reprend de la hauteur, ce qui décale le point d'aboutissement vers la fin de la piste. Il précise que les aérofreins étaient sortis⁽²⁾. Il effectue alors un virage de 360° pour perdre de l'altitude. Lors de cette manœuvre, le planeur perd une cinquantaine de mètres de hauteur

Le pilote juge que cette perte de hauteur n'est pas suffisante et tente de rattraper le plan recherché en augmentant la pente de descente tout en sortant totalement les aérofreins. Alors que le planeur est en courte finale, souhaitant arrêter la chute du planeur, le pilote rentre les aérofreins puis débute l'arrondi à deux mètres du sol. Le planeur touche durement le sol alors qu'il a toujours une assiette à piquer.

⁽²⁾Il n'a pas su préciser la position exacte des aérofreins.



— Trajectoire du F-CHEF issue des données du Flarm du premier au dernier point enregistré

Les temps sont indiqués en heures locales

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident sont les suivantes :

- vent du 160 pour 13 kt ;
- CAVOK ;
- température 16 °C.

Le pilote totalisait environ 400 heures de vol dont 40 sur type. Il avait effectué deux vols sur ce planeur dans la semaine précédente. Il volait depuis plus de cinq ans sur un autre type de planeur (LS4) et estime avoir une faible expérience récente sur le Pégase.

Il précise qu'il a déjà effectué des rattrapages de plan. Il a été surpris par l'augmentation de vitesse lors du rattrapage de plan malgré la sortie complète des aérofreins. La vitesse est alors passée de 120 km/h à 140 km/h. Il ajoute que lorsqu'il a rentré les aérofreins au moment de débiter l'arrondi, le planeur a continué de « chuter ».

Il précise que sur le LS4, la sortie des aérofreins lui permet de limiter significativement l'augmentation de vitesse lors du rattrapage de plan et que le LS4 se stabilise plus rapidement que le Pégase à la rentrée des aérofreins.

Il ajoute que la piste dans sa partie sud est en très mauvais état et qu'il a donc essayé d'atterrir sur la première moitié de la piste.

L'analyse des données du flarm permettent d'établir que le planeur avait une vitesse indiquée moyenne d'environ 130 km/h pendant le circuit d'aérodrome. Cette vitesse a augmenté en approche finale. A l'issue du virage de 360°, elle a dépassé 150 km/h.

La vitesse d'approche sans vent indiquée dans le manuel de vol est de 90 km/h. Compte tenu des conditions de vent du jour, la vitesse d'approche recommandée était de 102 km/h.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à une conduite inappropriée de l'approche par le pilote, notamment par une vitesse excessive dès le début de l'approche ne permettant pas d'avoir une trajectoire stabilisée en courte finale. La décision inopportune de rentrer les aérofreins avant l'arrondi n'a pas permis de diminuer la vitesse. Par ailleurs, le pilote s'est probablement focalisé sur le point d'aboutissement, ce qui l'a conduit à effectuer un arrondi tardif.

La faible expérience du pilote sur le type de planeur a pu contribuer à l'accident.