



Accident du SCHLEICHER - ASW17
immatriculé F-CBIP
survenu le 26 août 2018
à Frontenay (69), altitude 310 m

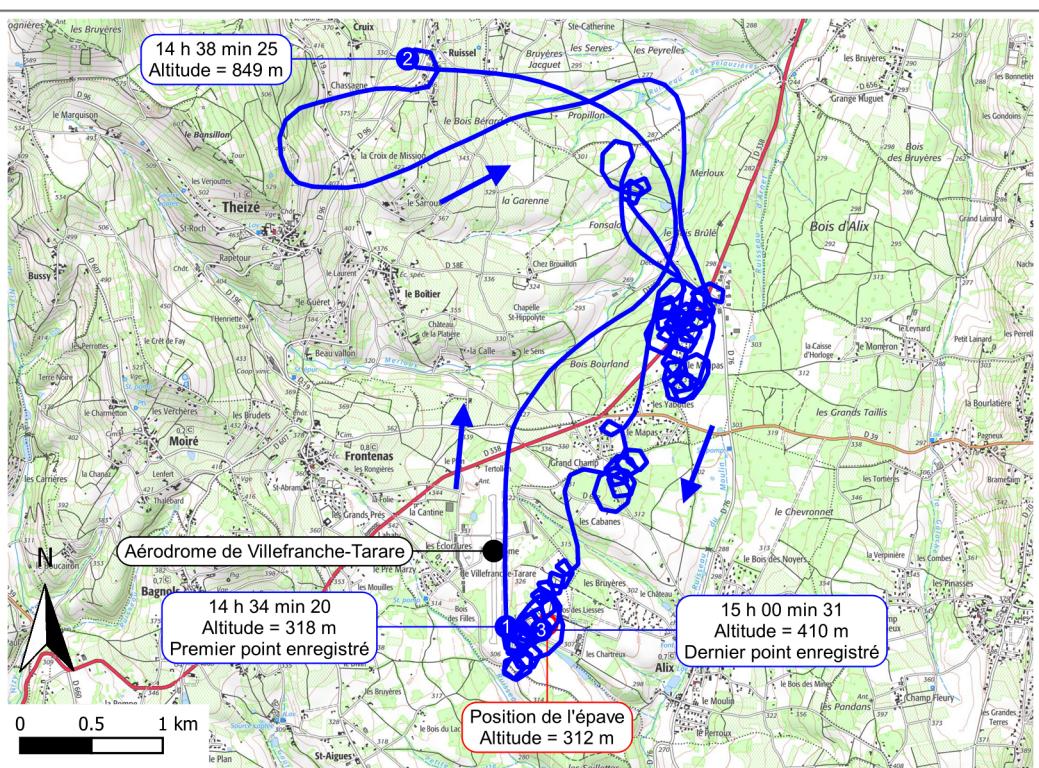
⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Heure	À 15 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, planeur détruit

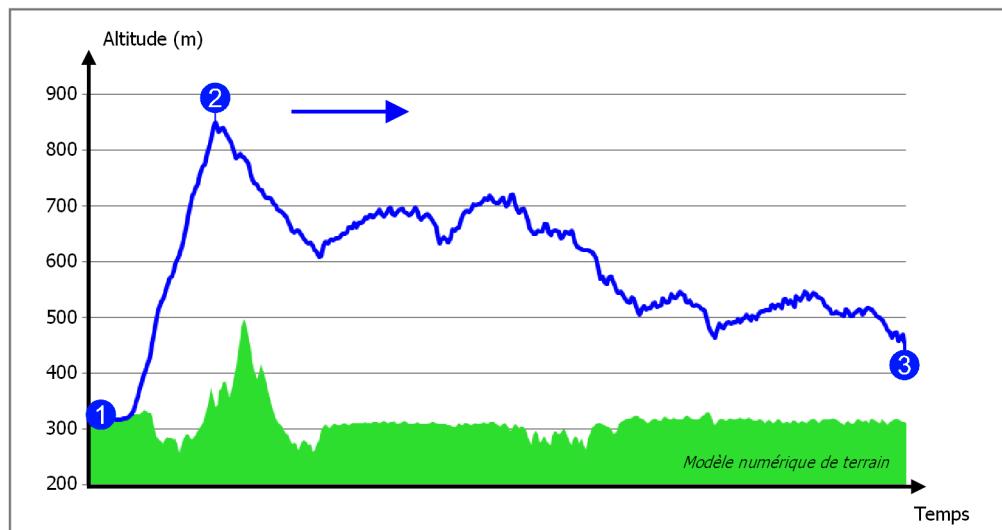
Perte de contrôle en vol, collision avec le sol

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Villefranche Tarare (69) en remorqué vers 14 h 35. À l'issue du largage à une altitude d'environ 850 m, il exploite des ascensions à proximité de l'aérodrome sans parvenir à gagner d'altitude. Vers 15 h, alors qu'il effectue des spirales en virage à droite entre 100 et 200 m de hauteur, le planeur décroche et part en vrille. Le pilote ne parvient pas à récupérer le contrôle du planeur avant que celui-ci n'entre en collision avec le sol, à environ 350 m à droite du seuil de piste 36 de l'aérodrome de Villefranche Tarare.



Source du fond cartographique : IGN



Trajectoire du F-CBIP extraite du calculateur LX Flarm Mini Box et complétée par les données de l'Open Glider Network, du premier au dernier point enregistré

Les temps sont indiqués en heure locale

BEA

Figure 1 : trajectoire du planeur

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen du site et de l'épave

L'examen n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'expliquer l'accident.

L'épave est regroupée. Les ruptures observées sont toutes consécutives à l'impact. L'examen de l'épave montre que le planeur est entré en collision avec le sol à la verticale. Le train d'atterrissage est rentré, l'aérofrein gauche est retrouvé sorti et le droit est retrouvé à moitié sorti et déformé.

2.2 Exploitation des données enregistrées

(2)Global Navigation Satellite System (Système de positionnement par satellites associant différents systèmes à couverture mondiale dont le système GPS américain fait partie).

Le planeur était équipé d'un calculateur LX Flarm Mini Box qui enregistre les traces GNSS⁽²⁾ dans une mémoire interne non volatile, avec un échantillonnage d'un point toutes les quatre secondes. Les données issues de l'exploitation du calculateur, complétées des données de l'Open Glider Network, ont permis de reconstituer la trajectoire.

Une vidéo de surveillance prise depuis les installations de l'aérodrome a été exploitée. La manche à air montre à partir de 15 h 00 min 20 une rafale de vent dont l'intensité varie de moins de 5 kt à environ 20 kt et dont la direction évolue entre 50° et 70°. À 15 h 00 min 29, le planeur apparaît sur les images enregistrées avec une forte assiette à piquer et une forte inclinaison à droite. Il effectue un tour et demi en autorotation avant de disparaître derrière des arbres.

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du nord-est pour 7 kt avec rafales à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, quelques cumulus dont la base se situait à 4 000 ft, voile de cirrus, température 21 °C. La masse d'air était instable en basse couche, la convection était bloquée vers 1 500 m.

2.4 Renseignements sur le pilote

Le pilote, propriétaire du planeur, totalisait 408 heures de vol, dont 39 dans les trois mois précédents, dont 24 sur type.

2.5 Témoignages

Le pilote du remorqueur indique que le pilote du planeur évoluait à proximité du seuil de piste 36, légèrement à l'est, à une hauteur assez faible. Il préparait un remorqué et surveillait le planeur au cas où le pilote décide d'atterrir. Au moment de décoller, il l'a regardé une dernière fois et l'a vu en vrille avec une forte assiette à piquer. Le pilote n'a émis aucun message avant ou pendant la perte de contrôle.

Un mécanicien aéronautique regardait le planeur évoluer alors que celui-ci était à environ 100 m de hauteur. Il a remarqué que le planeur avait une vitesse faible. Lors d'un virage à droite, le planeur a décroché et est parti en vrille. Le témoin a vu le planeur effectuer un tour et demi de vrille puis l'a vu disparaître derrière des arbres.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

⁽³⁾La vitesse sol ne varie pas immédiatement en cas de rafale de vent.

Après 20 à 25 minutes de vol, le pilote évoluait à proximité du seuil de piste 36, en virages à droite à faible vitesse, en recherche d'ascendance. Le planeur est parti en autorotation à droite probablement en raison d'une diminution de la vitesse propre du planeur, et donc de la portance, par une augmentation du vent arrière lors d'une rafale de vent⁽³⁾. La hauteur du planeur ne permettait pas au pilote de récupérer l'autorotation et d'éviter la collision avec le sol.

A pu contribuer à la perte de contrôle :

- La difficulté pour un pilote de percevoir ou d'identifier, sans une surveillance attentive et continue des instruments de bord, un gradient de vent en vol pour réagir avant le décrochage.