

Atterrissage en campagne, cheval de bois lors d'un vol en compétition

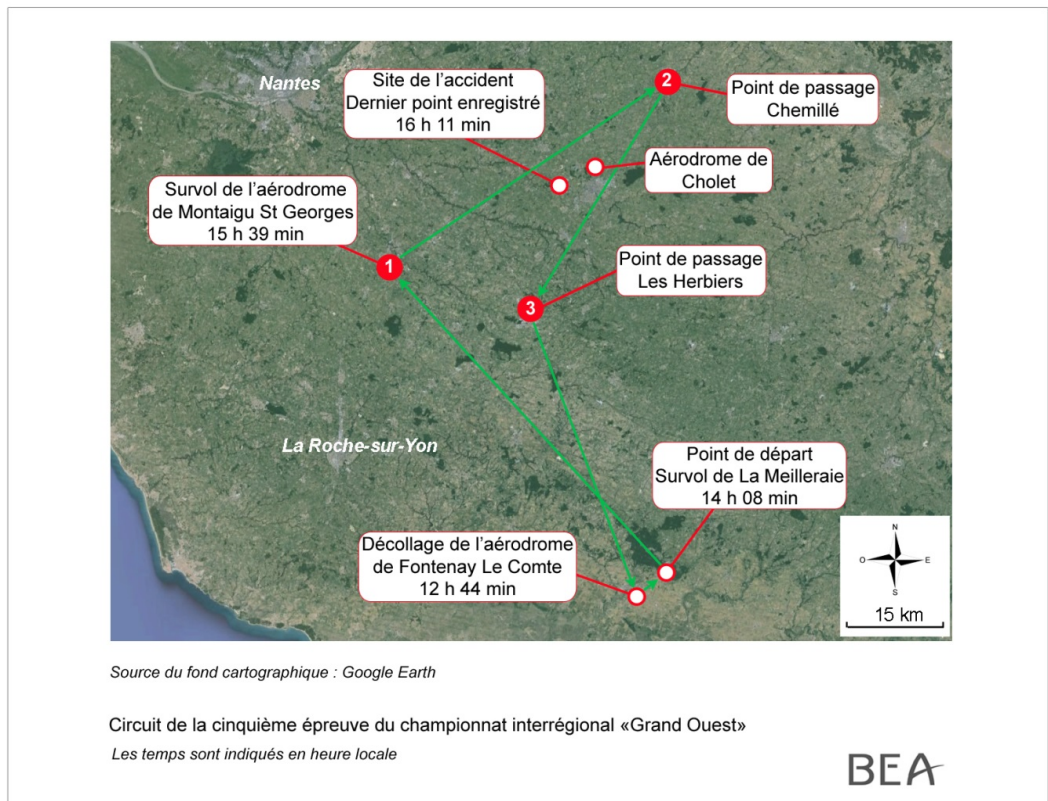
Aéronef	Planeur Rolladen Schneider LS4 immatriculé F-CODE
Date et heure	6 août 2015 à 16 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	La Séguinière (49), altitude 100 mètres
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote grièvement blessé, planeur sérieusement endommagé

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Dans le cadre de la cinquième épreuve du championnat interrégional « *Grand Ouest* » qui se déroule du 1^{er} au 8 août, le pilote décolle à 12 h 44 de l'aérodrome de Fontenay - Le Comte (85). Cinquante-cinq minutes plus tard, il survole à une altitude d'environ 640 mètres le premier point de virage de l'épreuve (aérodrome de Montaigu-Saint-Georges (85), altitude de 56 mètres) et se dirige vers le deuxième situé à 55 km en suivant une route magnétique au 55°. Le pilote parvient à monter à une altitude d'environ 930 mètres à 15 h 58 mais estime toutefois ne pas pouvoir rejoindre le point de virage suivant. Il se dérouté alors vers l'aérodrome de Cholet - Le Pontreau (49) (altitude 133 mètres) situé 28 km plus loin⁽²⁾. Une dizaine de minutes plus tard, il estime qu'il ne pourra pas rejoindre cet aérodrome et décide alors d'atterrir en campagne. Il choisit un champ, situé à environ deux kilomètres de l'aérodrome de Cholet - Le Pontreau, puis doit choisir un nouveau champ, non loin du premier, après avoir repéré tardivement une ligne électrique. A 16 h 10, en configuration atterrissage (aérofreins et train d'atterrissage sortis), le pilote atterrit dans un champ avec du dévers latéral et le planeur effectue un cheval de bois.

⁽²⁾La différence d'altitude et la finesse maximale théorique du LS4 (40) sont compatibles avec cette décision.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Championnat interrégional « Grand Ouest » de Fontenay - Le Comte

Trois épreuves en classe Club⁽³⁾ ont déjà été effectuées entre le 2 et le 5 août :

classe Club		
02 août	Epreuve 1	243 km
03 août	Epreuve 2	Epreuve annulée en raison des conditions météorologiques
04 août	Epreuve 3	516 km
05 août	Epreuve 4	175 km
06 août	Epreuve 5	215 km

2.2 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, 62 ans, titulaire d'une licence de pilote de planeur depuis juillet 2009, totalisait 660 heures de vol en planeur dont 41 heures dans les trente jours précédents (toutes en tant que commandant de bord et 17 sur type).

Il a effectué la première épreuve de la compétition dans son intégralité. Lors de la troisième épreuve, il a atterri en campagne à 130 km de l'arrivée, après 7 h 20 de vol. Il explique cette décision par les conditions météorologiques⁽⁴⁾. En raison de la fatigue due à son retour tardif à l'aérodrome de Fontenay - Le Comte après cet atterrissage en campagne, il a décidé de ne pas participer à la quatrième épreuve.

⁽³⁾Celle dans laquelle concourait le pilote.

⁽⁴⁾Sur les dix-huit concurrents inscrits en classe Club, sept l'ont terminée.

⁽⁵⁾Sur les dix-huit concurrents inscrits en classe Club, onze l'ont terminée.

Le pilote indique que lors de la cinquième épreuve⁽⁵⁾, les informations météorologiques reçues dans la matinée étaient moins favorables que celles rencontrées en vol, à savoir des conditions de vol de thermiques. Il explique qu'il n'a pas suffisamment vérifié les critères de sélection du premier champ et que son changement de stratégie l'a amené à choisir un second champ de manière précipitée. Il précise qu'il n'a par conséquent pas été suffisamment méthodique dans sa recherche d'un champ, alors que celle-ci aussi aurait dû se faire de manière rigoureuse, comme enseigné en formation. Il ajoute qu'il ne se souvient plus des dernières secondes de vol.

2.3 Renseignements sur les conditions météorologiques

Le passage de nuages élevés et l'absence de convection marquée caractérisent la journée de la cinquième épreuve. En particulier, aux alentours du site de l'accident, la nébulosité est inférieure à un octa de cumulus dont la base est comprise entre 1 000 et 1 500 mètres de hauteur. Ces nuages sont surmontés de deux octas de cirrus vers 7 000 mètres d'altitude.

Le vent était de secteur ouest /nord-ouest pour une intensité de l'ordre de 10 km/h et la température au moment de l'accident était de 25 °C.

2.4 Renseignements sur le site et l'épave

Le planeur se trouve dans un champ d'herbes de hauteur inférieure à 50 cm. Le fuselage est orienté au nord-est (la trajectoire d'approche était orientée au sud-est), face à la pente ascendante du champ. Les aérofreins sont sortis. Un trou dans le sol d'environ 10 cm de profondeur, signe probable de l'impact avec une assiette à piquer importante, se trouve un mètre devant le planeur et un mètre à gauche de son axe de fuselage. L'avant du fuselage, jusqu'au manche de pilotage, est détruit et presque désolidarisé de la cellule. Le poste de pilotage présente des dommages importants. Ces traces au sol, la position finale du planeur et les dommages subis montrent ainsi que le mouvement de rotation autour de l'axe de lacet consécutif à la collision avec le sol (cheval de bois) a été violent.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La décision d'atterrir en campagne a probablement été retardée par le contexte de la compétition et la proximité de l'aérodrome de déroutement. Par ailleurs, la sélection du premier champ en vue de l'atterrissage en campagne a fait l'objet d'une observation insuffisamment détaillée. Lorsqu'il s'est aperçu tardivement que ce champ n'était pas approprié, le pilote a changé de projet d'action. Il s'est alors retrouvé dans une situation où le nombre de zones d'atterrissage et le temps disponible pour étudier leurs caractéristiques étaient limités. L'absence de détection de la pente du champ n'a ainsi pas permis au pilote d'assurer l'atterrissage dans de bonnes conditions ni d'éviter le cheval de bois.

Le choix d'une zone en vue d'un atterrissage en campagne en planeur est d'autant plus restreint et difficile que la hauteur est faible. Le moyen mnémotechnique VERDO est souvent utilisé par les pilotes et permet de conserver une certaine rigueur pour étudier les éléments à prendre en compte dans le choix de la zone d'atterrissage :

- V**ent
- E**tat de la surface
- R**elief
- D**imensions
- O**bstacles : pour les fils électriques difficiles à détecter, une méthode consiste à chercher les poteaux qui les soutiennent.