

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

## Atterrissage de précaution dans un champ, collision avec la végétation, en compétition

<b>Aéronef</b>	Planeur Centrair C101 « Pégase » immatriculé F-CHKN
<b>Date et heure</b>	25 juillet 2016 à 17 h 35 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Plounévez-Quintin (22)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, compétition
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Planeur détruit

*Note : les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une vérification indépendante par le BEA.*

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote participe pour la première fois à une compétition de vol à voile. Son deuxième vol pour cette compétition interrégionale est une épreuve de vitesse sur secteurs. Le circuit, au départ de l'aérodrome de Ploërmel - Loyat (56), impose aux pilotes de survoler les zones de Saint-Jean-Brevelay, Carhaix puis Plémet avant de revenir à l'aérodrome de départ. Un briefing se tient à 10 h 30 et les conditions météorologiques annoncées sont bonnes, avec un faible vent d'ouest.

Le pilote décolle en début d'après-midi. En arrivant dans les environs de Carhaix, il remarque que les conditions météorologiques se dégradent. Il avait entendu à la radio qu'un autre planeur de la compétition avait atterri en campagne un peu plus loin sur le parcours, et cela le rassure quant à la présence de champs propices. Il décide donc de continuer jusqu'à Carhaix. En approchant du point à survoler, le pilote constate que les ascendances sont faibles et décide de rentrer à l'aérodrome de départ sans terminer le circuit. Il remarque alors un planeur dans un champ et décide finalement de s'y « vacher »<sup>(2)</sup>, les champs « vachables » étant peu nombreux sur le chemin du retour.

À une hauteur de 300 mètres, il aperçoit cependant une ligne électrique traversant le début du champ. Il estime alors ne pas pouvoir atterrir dans le même sens que l'autre planeur en raison de la ligne électrique, et cherche visuellement un deuxième champ qu'il avait repéré mais ne le retrouve plus. A une hauteur inférieure à 200 mètres, le pilote décide d'atterrir dans le sens opposé et se retrouve en vent arrière main gauche. En dernier virage, il constate que sa vitesse est proche du décrochage et essaye de regagner de la vitesse. En début de finale, le planeur est à environ 100 km/h<sup>(3)</sup> et arrive assez haut pour passer au-dessus d'arbres situés avant le champ. Après avoir passé les arbres, le pilote rattrape le plan d'approche, et la vitesse du planeur augmente jusqu'à environ 140 km/h malgré les aérofreins sortis. Le pilote remarque en outre que le champ est en légère pente descendante. Il n'arrive pas à diminuer la vitesse du planeur et voit qu'il se rapproche des haies en extrémité du champ. Il décide de terminer sa course dans ces haies plutôt que de passer au-dessus, ne sachant pas ce qui se trouve derrière. La végétation freine le planeur et l'aile gauche heurte un arbre.

<sup>(2)</sup>Le manuel du pilote de vol à voile définit la vache comme un atterrissage en campagne « en jargon vélivole ».

<sup>(3)</sup>La vitesse d'approche conseillée par le manuel de vol du planeur est de 90 km/h.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote de planeur et totalisait 92 heures de vol au moment de l'accident, dont 9 heures sur Pégase.

Il indique ne pas avoir effectué la check-list habituelle avant l'atterrissement en campagne (VERDO : Vent, État de surface, Relief, Dimensions, Obstacles) du fait de la présence d'un planeur déjà posé dans ce champ. Il a été surpris par la ligne électrique et a fait abstraction du vent arrière, qu'il estime a posteriori à 10 km/h, lorsqu'il a décidé d'atterrir dans l'autre sens. Il estime en outre que son rattrapage de plan haut en finale n'était pas efficace.

Le pilote ajoute que le contexte de compétition l'a poussé à continuer vers Carhaix malgré des conditions météorologiques moins favorables que prévu.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La présence d'un planeur déjà posé dans le champ a conduit le pilote à décider d'y atterrir sans en évaluer les caractéristiques. La présence d'une ligne électrique, détectée tardivement, a déstabilisé le pilote et il a alors pris la décision d'atterrir dans l'autre sens. Le vent arrière estimé à 10 km/h, combiné à une vitesse d'approche trop élevée et la pente descendante du champ, a entraîné un atterrissage long et la collision avec la végétation.

Le déroulement de la check-list prévue pour l'atterrissement en campagne (VERDO) aurait pu inciter le pilote à choisir un autre champ. Sa réalisation systématique permet au pilote de s'approprier les caractéristiques du champ choisi et d'adapter sa stratégie en fonction de ses propres compétences.