

Accident du Schempp Hirth Janus CT
immatriculé **D-KLAY**
survenu le 8 août 2016
à Faverolles-sur-Cher (41)

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

Heure	Vers 20 h 10 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Nature du vol	Aviation générale, vol de voyage
Personnes à bord	Instructeur et élève
Conséquences et dommages	Planeur détruit

Collision avec des obstacles lors d'un atterrissage d'urgence en campagne, en instruction

1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'instructeur et l'élève décollent de l'aérodrome d'Amboise-Dierre (37) vers 14 h pour un vol de navigation triangulaire d'environ 280 kilomètres. Ils sont accompagnés de trois autres planeurs monoplaces pour cette navigation.

L'instructeur indique qu'avant le départ, les conditions météorologiques permettent le vol à voile avant l'arrivée d'un front, plus tard dans l'après-midi.

En fin d'après-midi, après les deux points tournants (aérodromes de Châtellerault-Targe (86) et de Vierzon-Mereau (18) les conditions météorologiques se dégradent : l'arrivée d'un front par l'ouest-nord-ouest met fin à l'activité thermique. L'instructeur décide alors de se dérouter vers l'aérodrome de Romorantin-Pruniers (41). Les pilotes atterrissent vers 18 h 30 avant de décoller à nouveau, en remorqué, en direction d'Amboise.

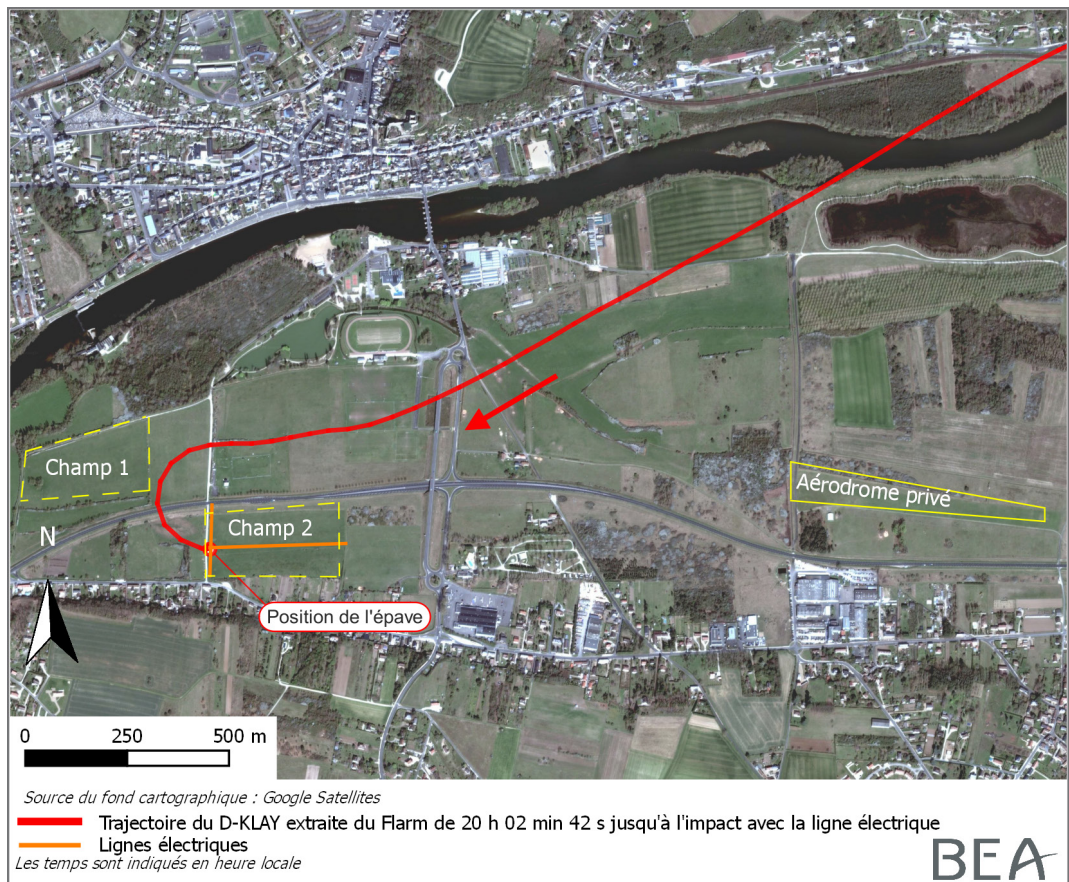
Le premier planeur rejoint Amboise après un court remorquage et grâce à l'utilisation de son moteur auxiliaire. Le second planeur est remorqué jusqu'à Chenonceaux (37) avant de traverser le front et de rejoindre également Amboise.

Le D-KLAY est remorqué en troisième position vers 19 h 40. L'instructeur indique qu'il se largue à environ 1 450 mètres d'altitude (1360 mètres de hauteur), sous la couche nuageuse et à environ 40 kilomètres d'Amboise pour permettre le remorquage du dernier planeur. Au moment du largage, il estime le vent de face à 10 km/h et il pense pouvoir rejoindre l'aérodrome de destination.

Peu de temps après le largage, l'instructeur rencontre de la pluie qui diminue la visibilité horizontale et dégrade la finesse du planeur. Il ajoute que la composante de vent de face se renforce. Dans ces conditions, il ne pense plus possible d'atteindre Amboise et se déroute vers l'aérodrome privé de Montrichard (41). Il précise qu'il n'y a jamais atterri.

L'instructeur ne parvient pas à repérer l'aérodrome de détournement. Il identifie un champ (champ 1) qu'il estime adéquat pour un atterrissage en campagne et vers lequel il se dirige. Il explique qu'en raison de la diminution de la visibilité, il distingue tardivement la présence de plusieurs ballots de paille dans ce champ. L'instructeur interrompt alors son approche à une hauteur comprise entre 50 et 70 mètres et se dirige vers un autre champ (champ 2) situé sur sa gauche. Il identifie une ligne électrique orientée d'est en ouest puis effectue un virage pour s'aligner dans l'axe du champ. Il aperçoit au dernier moment une seconde ligne électrique orientée du nord au sud, perpendiculairement à la trajectoire du planeur.

Le planeur heurte un poteau électrique de cette seconde ligne et une haie puis entre en collision avec le sol.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur l'instructeur

L'instructeur, de nationalité allemande, âgé de 59 ans est titulaire d'une licence de planeur depuis 1974. Il totalisait environ 1 700 heures de vol en 2 294 vols. Il avait accumulé environ 11 heures de vol depuis le début du mois d'août 2016 et environ quatre heures de vol le jour de l'accident.

2.2 Renseignements sur le planeur

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.

Le Schempp Hirth Janus CT a une finesse de 43 à 110 km/h.

Ce planeur est équipé d'un moteur thermique rétractable de type Solo 2350. Ce moteur permet d'assurer la sustentation du planeur mais ne permet pas le décollage autonome. La sortie de ce dispositif entraîne une perte d'altitude. Par ailleurs il est recommandé de ne pas utiliser ce moteur en cas de pluie. Ce moteur n'a pas été utilisé lors de la dernière phase du vol.

2.3 Renseignements météorologiques

Les messages d'observations de l'aérodrome de Romorantin-Pruniers indiquent qu'avant 19 h 30, les conditions sont CAVOK avec un vent faible de secteur Nord-Ouest. Vers 20 h 00, un à deux octas de nuages sont observés à 4 500 ft, le plafond est au FL 200.

2.4 Renseignements sur le vol

L'aérodrome de Romorantin-Pruniers et l'aérodrome d'Amboise-Dierre sont distants de 55 km.

Lorsque le pilote se dérouté, le planeur est à environ 11 kilomètres de l'aérodrome privé de Montrichard⁽²⁾ et à une altitude d'environ 750 mètres.

3 - CONCLUSION

L'instructeur a décidé de faire décoller les planeurs de l'aérodrome de Romorantin alors que les conditions météorologiques allaient se dégrader. Il avait une forte volonté de rejoindre l'aérodrome de départ.

Lors du vol, l'instructeur a décidé tardivement de se dérouté, en raison d'une estimation inadéquate des performances du planeur dans les conditions du jour. Il n'est pas parvenu à identifier l'aérodrome de déroutement choisi.

L'instructeur a alors décidé atterrir d'urgence, sans pouvoir effectuer de reconnaissance préalable, en raison de la faible hauteur du planeur. Il a détecté tardivement la présence d'obstacle dans le champ choisi et il a alors été contraint, à très faible hauteur, de choisir un autre champ.

Lors de cette seconde tentative d'atterrissage d'urgence, l'instructeur n'a pas pu éviter la collision du planeur avec une ligne électrique perpendiculaire à la trajectoire. La dégradation de la visibilité horizontale par la pluie a probablement contribué aux difficultés de détection des obstacles.

⁽²⁾ Il n'existe pas de carte d'aérodrome publiée par le SIA mais une fiche « basULM » : LF4125 (en français). Il est situé à une altitude de 64 m.