



**Accident du Centrair C 101 « Pégase »  
immatriculé F-CGOP  
survenu le 22 juin 2018  
à Sarry (51)**

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

<b>Heure</b>	À 15 h 01 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club - Association Chalonnaise de Vol à Voile (ACVV)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, vol local, convenance personnelle
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Planeur fortement endommagé

**Collision avec une ligne électrique puis le sol  
lors d'un atterrissage en campagne**

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote effectue un premier vol vers 14 h 10 au départ de l'aérodrome Chalons - Ecury-sur-Coole (51). Après un décollage au treuil depuis la piste 04R en herbe, le pilote choisit d'évoluer dans le secteur nord de l'aérodrome. Du fait d'une aérologie défavorable, il revient vers les pistes pour atterrir après sept minutes de vol.

Il décide d'entreprendre un second vol. La treuillée débute à 14 h 28 et permet au planeur d'atteindre une hauteur d'environ 500 m. Le pilote s'éloigne en effectuant une longue série de spirales, cette fois vers le sud des installations. Il revient ensuite vers l'aérodrome en évoluant à l'est des pistes. Ne trouvant pas d'ascendance et se jugeant trop bas et éloigné pour rejoindre l'aérodrome de départ, il décide d'interrompre le vol. Il choisit un champ dont l'orientation et la hauteur des cultures lui paraissent adaptées. Ce champ, bordé d'un chemin, est situé à proximité d'une route nationale. Il entame une branche vent arrière pour effectuer un circuit à main droite.

Alors qu'il est proche de l'atterrissement, le planeur heurte une ligne électrique perpendiculaire à sa trajectoire. La collision endommage profondément l'aile droite à son dernier tiers. Le planeur entre ensuite en collision avec le sol, endommageant l'arrière du fuselage et la gouverne de profondeur.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements météorologiques

Le message d'observation (METAR) de Châlons-Vatry (51), aérodrome situé à environ 20 km au sud-ouest du site de l'accident, fournit les informations suivantes :

- vent du 030° pour 10 kt, variant du 350° au 060° ;
- CAVOK ;
- température 26 °C.

Le message d'observation (METAR) de Reims-Prunay (51), aérodrome situé à environ 40 km au nord-ouest du site de l'accident, fournit les informations suivantes :

- Vent du 360° pour 8 kt, variant du 320° au 070° ;
- CAVOK ;
- température 27 °C.

### 2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote planeur SPL délivrée en août 1995 et en cours de validité, totalisait environ 1 445 heures de vol. Il avait interrompu son activité le 3 octobre 2017 et avait été à nouveau lâché le 31 mars 2018. Il avait réalisé 15 heures de vol dans les 30 derniers jours dont 7 h 20 sur type.

### 2.3 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'au moment de son second décollage le vent était d'environ 15 kt. Il qualifie la visibilité de bonne.

Il indique avoir subi de fortes descendances durant le vol avec des valeurs atteignant -4 à -5 m/s qui l'ont contraint à un atterrissage en campagne. Il explique que la sélection du champ a été difficile car ils étaient tous en culture.

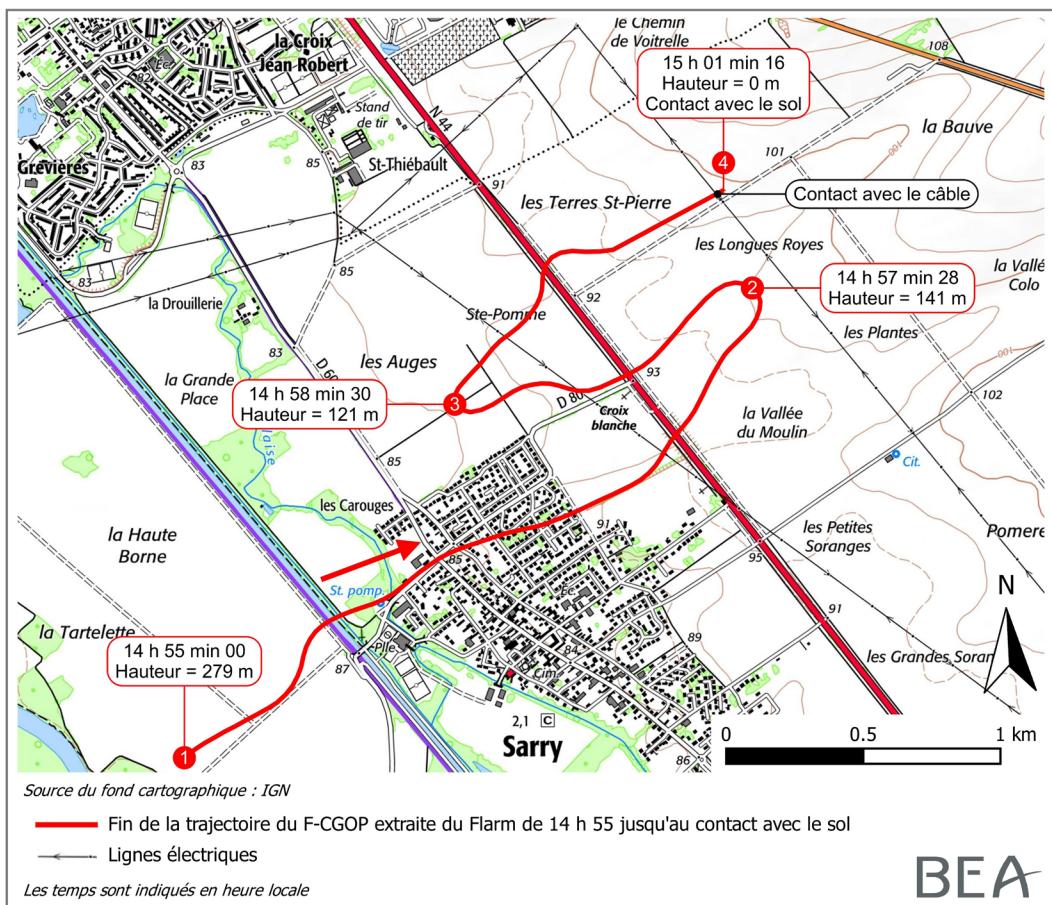
Une fois son choix fixé sur un champ de blé, il explique avoir réalisé une approche classique : vent arrière, étape de base et finale. Il estime s'être focalisé sur le profil de ce champ, craignant le risque inhérent à un atterrissage dans du blé déjà haut.

Le pilote rapporte ne pas se souvenir des dernières secondes de la chute ni de comment le planeur a heurté le sol. Il explique avoir resserré son harnais avant l'atterrissage et estime que cela l'a probablement préservé lors de la collision.

<sup>(2)</sup>Système d'alerte en cas de risque de collision potentielle.

Le FLARM est un système « coopératif » qui transmet/reçoit la position GNSS aux/des aéronefs environnants qui en sont équipés.

## 2.4 Trajectoire finale reconstituée grâce à l'équipement embarqué FLARM<sup>(2)</sup>



# BEA

<sup>(3)</sup>Ces critères sont détaillés dans le Manuel du Pilote Vol à Voile Phase 10 –Préparation et réalisation d'un circuit sur la campagne.

Ils figurent également, sous forme adaptée (D pour déclivité), dans le Manuel du Pilote d'Avion – Atterrissage hors aérodrome.

## 2.5 Le moyen mnémotechnique « VERDO »

Après la décision d'interrompre le vol, le choix d'une aire d'atterrissement s'établit selon plusieurs critères. L'acronyme « VERDO<sup>(3)</sup> », constitue un moyen mnémotechnique pour se souvenir des principaux éléments à prendre en compte :

- V – Vent
- E – État de surface
- R – Relief
- D – Dimensions
- O – Obstacles

Le pilote a indiqué utiliser cet acronyme pour préparer ses atterrissages en campagne mais n'a pas détecté la ligne.

### 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

<sup>(4)</sup>Dans le Manuel du Pilote Vol à Voile Phase 10 –Préparation et réalisation d'un circuit sur la campagne, il est recommandé d'envisager un atterrissage dès que la hauteur par rapport au sol descend en deçà de 400 à 500 m.

La collision avec la ligne électrique est due à sa non détection par le pilote lors de la phase finale d'un atterrissage en campagne.

La faible hauteur et donc le peu de temps disponible au moment où le pilote a pris sa décision d'atterrir en campagne ne lui ont pas permis de consacrer un temps suffisant à la phase de reconnaissance de la zone d'atterrissement et de son environnement<sup>(4)</sup>. En outre, son attention a été focalisée sur l'observation du profil du champ au détriment de la détection d'obstacles, notamment des poteaux électriques grâce à leur ombre portée.

La détection des obstacles a certainement été rendue difficile :

- par le peu de temps d'observation disponible ;
- par l'éclairage quasi zénithal à l'heure de l'événement ;
- par la réalisation d'une prise de terrain débutée par une branche vent arrière proche du champ choisi. Une prise de terrain en L (PTL) avec une étape de base rallongée aurait probablement permis au pilote de conserver plus longtemps l'aire d'atterrissement dans son champ de vision.

Le fait que le pilote ait ajusté son harnais avant la manœuvre d'atterrissement a certainement contribué à réduire les conséquences corporelles de l'accident.