



Accident du planeur DG Flugzeugbau DG-808 S immatriculé F-CTZT survenu le 17 juin 2018 à Chartres Métropole (28)

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

Heure	Vers 16 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Centre de Vol à Voile de Chartres
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

Cartwheel lors du lancement au treuil

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et d'une vidéo prise lors de l'accident.

Le planeur est aligné au seuil de la piste 09 non revêtue de l'aérodrome de Chartres Métropole et accroché au câble pour un lancement au treuil.

Conformément aux actions vitales avant décollage, le pilote positionne sa main sur la poignée jaune du largage. Il annonce à la fréquence que le câble est tendu et le lancement au treuil débute. L'assistant d'aile soutient l'aile gauche à l'aide de sa main droite pendant les premiers mètres du roulement au décollage puis la lâche.

Le pilote sent l'aile droite s'abaisser et le planeur partir en lacet vers la droite. Il tente de remettre le planeur dans l'axe de décollage par des actions aux palonniers et au manche à gauche. Il confirme visuellement que l'aile droite est en contact avec le sol. Lorsque son regard revient vers le poste de pilotage, il s'aperçoit que le câble du treuil fait un angle d'environ 30° avec l'axe du fuselage et il tire sur la poignée de largage.

Le planeur pivote autour de l'aile droite et se soulève, avec le fuselage quasiment à la verticale nez vers le bas, puis retombe sur la piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote totalisait 934 heures de vol en planeur, dont 8 h 30 min sur type, et 23 h 15 min dans les 30 jours précédents dont 8 h 30 min sur type.

Le vent estimé par le pilote au moment du décollage était orienté à environ 15 à 20° sur la gauche de l'axe du planeur, calme à modéré pour 5 kt.

D'après un enregistrement vidéo pris par une personne aux abords du seuil de piste, les ailes sont sensiblement à l'horizontale au début du treuillage, l'extrémité de l'aile gauche se situant un peu au-dessus du niveau de la hanche de l'assistant d'aile. Au moment où l'assistant d'aile lâche l'extrémité d'aile, trois secondes plus tard, celle-ci est en mouvement vers le haut et se situe au niveau de son épaule. Entre le début du roulement du planeur et le largage du câble, il s'est écoulé environ cinq secondes.

⁽²⁾Fédération française de vol en planeur.

⁽³⁾Lien vers les revues « planeur Info » : <https://www.ffvp.fr/planeur-info> et lien vers l'article relatif à la poignée jaune : https://www.securedesvols.aero/images/articles/2019/initiatives/FFVP/planeur_info/poignee_jaune_centrage_planeur.pdf

⁽⁴⁾<https://www.securedesvols.aero/initiatives/ffvp/videos>

⁽⁵⁾Fédération française de vol à voile, devenue FFVP en 2018

⁽⁶⁾https://www.securedesvols.aero/images/articles/2019/initiatives/FFVP/planeur_info/TenirAile.pdf

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Le non maintien des ailes à l'horizontale par l'assistant d'aile a pu contribuer à la perte de contrôle en roulis. Le temps de réaction du pilote pour tirer sur la poignée de largage a mené au cartwheel.

Enseignements de sécurité

Dès que le pilote détecte qu'il ne peut pas maintenir les ailes à l'horizontale, il doit actionner la poignée de largage le plus tôt possible. Il doit agir avant qu'une aile ne touche le sol, dans une phase de vol très dynamique et brève.

La commission Formation-Sécurité de la FFVP⁽²⁾ a publié dans la revue fédérale « planeur info » du 3^{ème} trimestre 2019 un article sur la procédure consistant à tenir la poignée jaune en main durant l'accélération initiale au décollage⁽³⁾.

Une vidéo explicative⁽⁴⁾ du phénomène de cartwheel est accessible sur le portail sécurité de l'aviation légère.

Enfin, la commission Formation-Sécurité de la FFVV⁽⁵⁾ avait publié dans « planeur info » du 2^{ème} trimestre 2017⁽⁶⁾ des rappels sur le rôle de l'assistant d'aile.