

Bureau enquêtes accidents Défense

RAPPORT PUBLIC D'ENQUETE TECHNIQUE

BEAD-A-2005-014-A



Date de l'événement : 15 août 2005

Lieu de l'événement : AMBERIEU (01)

Appareil :

– Type : Pégase

– Immatriculation : B 492 / F-TGDH

Organisme : Commandement des écoles de l'armée de l'air

Unité : Section aérienne de vol à voile

AVERTISSEMENT

COMPOSITION DU RAPPORT

Les faits, utiles à la compréhension de l'événement, sont exposés dans le premier chapitre du rapport. La conclusion, objet du second chapitre, présente les causes de l'accident. Dans le dernier chapitre, des propositions en matière de prévention sont présentées.

UTILISATION DU RAPPORT

L'objectif du rapport d'enquête technique est d'identifier les causes de l'événement et de formuler des recommandations de sécurité. En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que celle de la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

SYNOPSIS

- Date de l'événement : 15 août 2005 à 15h15¹.
- Lieu de l'événement : aérodrome d'AMBÉRIEU.
- Organisme : armée de l'air.
- Commandement organique : CEAA (commandement des écoles de l'armée de l'air).
- Unité : section aérienne de vol à voile (SAVV) d'AMBÉRIEU.
- Aéronef : planeur Pégase.
- Nature du vol : vol local.
- Nombre de personnes à bord : une

Résumé de l'événement selon les premiers éléments recueillis

À l'atterrissage, le planeur touche durement le sol et rebondit. Lorsqu'il retombe, il effectue un virage de 270° par la droite puis s'immobilise. Le pilote rend compte à la radio d'une très forte douleur dans le dos. Il est extrait de son appareil par le SAMU² avant d'être évacué vers l'hôpital d'AMBÉRIEU.

Conséquences

- Tués et blessés

Blessures	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes
Mortelles			
Graves	1		
Légères			
Aucunes			

- Dommages à l'aéronef

Aéronef	Disparu	Détruit	Endommagé	Intègre
				X

¹ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heures locales.

² SAMU : service d'aide médicale d'urgence.

Composition du groupe d'enquête technique

L'enquête technique a été conduite par un enquêteur de première information (EPI) sous la direction d'un enquêteur désigné du bureau enquêtes accidents défense (BEA défense) :

- un enquêteur technique du BEA défense, nommé enquêteur désigné,
- un EPI,
- un officier pilote ayant une expertise sur planeur Pégase,
- un médecin du personnel navigant.

Déclenchement de l'enquête technique

Le BEA défense a été prévenu par téléphone dans la matinée du 16 août 2005. L'enquête technique a été déclenchée dès la fin de matinée.

Enquête judiciaire

Néant.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1. DEROULEMENT DU VOL

Lors d'un stage de vol à voile sur la base aérienne 278 d'AMBÉRIEU, le pilote effectue un vol local. Après 25 minutes de vol, il se pose. Son atterrissage n'appelle à aucune remarque de la part du surveillant des vols³. Le planeur est à nouveau remorqué et largué. Après 10 minutes de vol, le pilote se présente à l'atterrissage en piste 02. Au moment de l'arrondi, s'estimant un peu haut, il relâche son action sur la commande de profondeur. Le planeur touche le sol et rebondit. D'après les témoignages, lors du rebond, le planeur s'élève à environ un mètre du sol. Le pilote ressent alors une douleur violente dans le dos qui l'amène à se crispier aux commandes et à sortir totalement les aérofreins⁴. Le surveillant des vols lui annonce à la radio de rentrer les aérofreins et de garder les ailes à plat. Le pilote ne l'entend pas, si bien que les aérofreins sont maintenus en position « plein sortis ». Ainsi le planeur touche à nouveau le sol avec la roue bloquée. Il poursuit sa course, l'extrémité de l'aile droite touche le sol et il s'immobilise après une rotation de 270° par la droite.

1.2. RENSEIGNEMENTS SUR LE PILOTE

1.2.1. Renseignements aéronautiques

- Le pilote est titulaire d'une licence de pilote de planeur obtenue en juin 1991 et renouvelée en juin 2005.
- Le pilote a réalisé près de 180 heures de vol de 1991 à 1995.
- Il n'a pas volé de 1995 à 2004.
- En 2004, il a effectué 4 heures de vol en double commande.
- En juin 2005, après avoir effectué un peu plus de 7 heures de vol en double commande dans l'année, sa licence de pilote de planeur a été renouvelée.

³ Pilote responsable de la surveillance des vols notamment en matière de sécurité des vols.

⁴ La sortie complète des aérofreins entraîne le blocage de la roue.

- De la date de renouvellement de sa licence, et jusqu'au 13 août 2005, il a effectué 13 heures 20 minutes de vol en solo. Ce jour-là, son vol a duré un peu plus de 4 heures.
- le 15 août 2005, l'accident s'est produit alors que le pilote venait d'effectuer deux vols, le premier de 25 minutes, le second de 10 minutes.

1.2.2. Renseignements médicaux et pathologiques

- Le pilote est déclaré apte au vol en planeur le 11 mai 2005 par un médecin reconnu de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).
- L'examen de son dossier médical et son témoignage ne font apparaître aucun antécédent médical relatif à un quelconque problème de colonne vertébrale.
- Le diagnostic établi au sein de l'hôpital d'AMBÉRIEU fait état d'une fracture de la lombaire L2.

1.3. CONDITIONS METEOROLOGIQUES

Les conditions météorologiques relevées par la station météorologique de CHATEAU GAILLARD, distante de quelques kilomètres d'AMBÉRIEU sont :

- visibilité supérieure à 10 kilomètres,
- nébulosité *brocken*⁵ à 900 mètres et *few*⁶ à 1800 mètres,
- vent du Nord 5 mètres/seconde, maximum 9 mètres/seconde.

1.4. EXAMEN DE L'AERONEF APRES L'EVENEMENT

L'examen du planeur ne révèle aucun endommagement. Plus spécifiquement, aucune détérioration des points dits « fusibles » n'est observée.

1.5. ORGANISATION DES SECOURS

Lorsque le pilote annonce à la radio qu'il a mal au dos, le surveillant des vols lui demande de ne pas évacuer son appareil et fait appel aux secours de la base aérienne. Ceux-ci n'interviennent pas directement sur le blessé et demandent qu'il soit évacué par le SAMU vers l'hôpital d'AMBÉRIEU.

⁵ *Broken* (morcelé) 900 mètres signifie qu'il y a entre 5 à 7/8 de nuages à 900 mètres.

⁶ *Few* (peu) 1800 mètres signifie qu'il y a moins de 1/8 de nuages à 1800 mètres.

2. CONCLUSION

L'absence de tout dommage sur l'appareil témoigne que, malgré un raté d'exécution⁷ lors de l'atterrissage, le touché a été réalisé avec une vitesse verticale dans les normes.

Le pilote présente cependant une fracture de la colonne vertébrale au niveau de la charnière torsio-lombaire. Une hyperflexion à cet endroit a pu être favorisée par un mauvais positionnement du parachute dorsal qui semblait présenter une gêne pour le pilote.

⁷ Erreur d'appréciation de la hauteur d'arrondi.

3. RECOMMANDATION DE SECURITE

L'énergie nécessaire pour engendrer une fracture du type de celle constatée est extrêmement variable entre les individus. Il n'est donc pas possible d'établir de corrélation entre la force d'impact au sol et la gravité de la blessure.

En conséquence, le bureau enquêtes accidents défense recommande que :

- **le personnel, quel que soit l'aéronef dans lequel il vole, soit sensibilisé d'une part à l'importance d'un positionnement correct sur son siège et, d'autre part à la bonne adaptation des équipements de survie, le cas échéant,**
- **cet événement soit largement commenté.**