

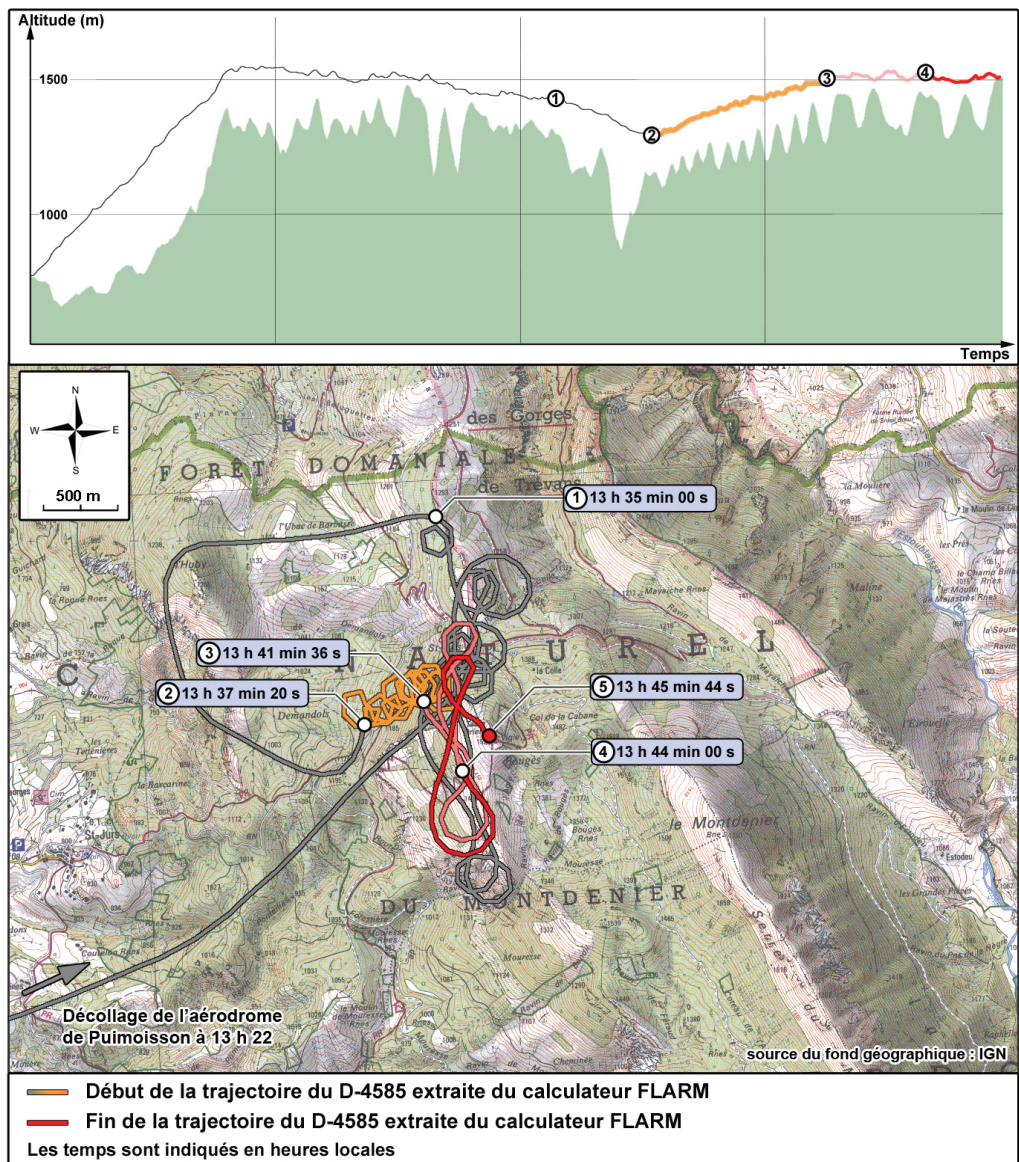
Atterrissage d'urgence lors d'évolutions à proximité du relief

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

Aéronef	Planeur Rolladen Schneider LS 3-A immatriculé D-4585
Date et heure	Vendredi 14 septembre 2012 à 13 h 46 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Saint-Jurs (04), altitude 1 505 m
Conséquences	Planeur détruit

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Puimisson (04), à 13 h 22, pour un vol local. Cinq minutes plus tard, il se libère près de Serre de Montdenier (04) à une altitude d'environ 1 500 m.



Le pilote effectue des évolutions pendant environ 10 minutes au cours desquelles l'altitude du planeur diminue d'une centaine de mètres. Il s'éloigne ① avant de revenir vers la même zone d'évolution ②. Il est alors à une altitude de 1 280 m. Il effectue des virages et gagne 200 m d'altitude ③. Il effectue ensuite des « huit » sans gagner d'altitude ④.

Le pilote indique que, lorsqu'il engage un virage en se rapprochant du relief, l'altitude et la vitesse diminuent brutalement. Il pense alors qu'il ne pourra pas éviter le relief et atterrit en urgence sur une zone plane située à 1 505 m d'altitude. L'aéronef est endommagé lors de l'atterrissage, en raison de la nature accidentée du sol.

Le pilote totalisait environ 1 200 heures de vol depuis 1982, dont 23 dans les 3 derniers mois. Il volait régulièrement dans la région.

Le bulletin aérologique prévoyait des thermiques purs avec subsidence et un maximum de convection vers 14 h 00, avec une masse d'air stable, sèche et fortement subsidente. La carte de prévision de vent au FL050 indiquait un vent d'ouest pour 5 kt.

L'analyse de la situation générale montre que les conditions météorologiques étaient favorables au vol à vue mais peu propices au vol à voile ce jour-là : les ascendances étaient vraisemblablement peu aisées à exploiter. Les conditions estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : à 1 000 m d'altitude, vent du 330° pour 7 kt et à 1 500 m d'altitude, vent du 020° pour 2 kt.

Le pilote du remorqueur indique qu'il avait effectué 4 à 5 remorquages ce jour-là et que tous les vols avaient été de courte durée.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote d'évoluer à faible hauteur sur une zone relativement plane. La faible marge en hauteur et en vitesse ne lui ont pas permis de s'éloigner du relief lorsqu'il a été confronté à un courant descendant. Cette situation l'a conduit à devoir effectuer un atterrissage d'urgence non préparé.

La dérogation aux hauteurs minimales de survol accordée aux planeurs en vol de pente ne supprime pas pour autant les dangers liés aux vols près du relief. Il est rappelé dans le guide de sécurité du vol en montagne, édité par le CNVV, que « pour limiter les risques, dans la mesure du possible, il faut voler au-dessus des crêtes ». Par ailleurs, il ne faut pas s'engager à faible hauteur sur des pentes peu inclinées et sur les faux plats car les ascendances y sont faibles et irrégulières.