

Décrochage à l'arrondi lors d'un atterrissage en campagne

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

Aéronef	Planeur Centrair ASW20 immatriculé F-CFLN
Date et heure	26 juin 2013 vers 14 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	La Faurie (05)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

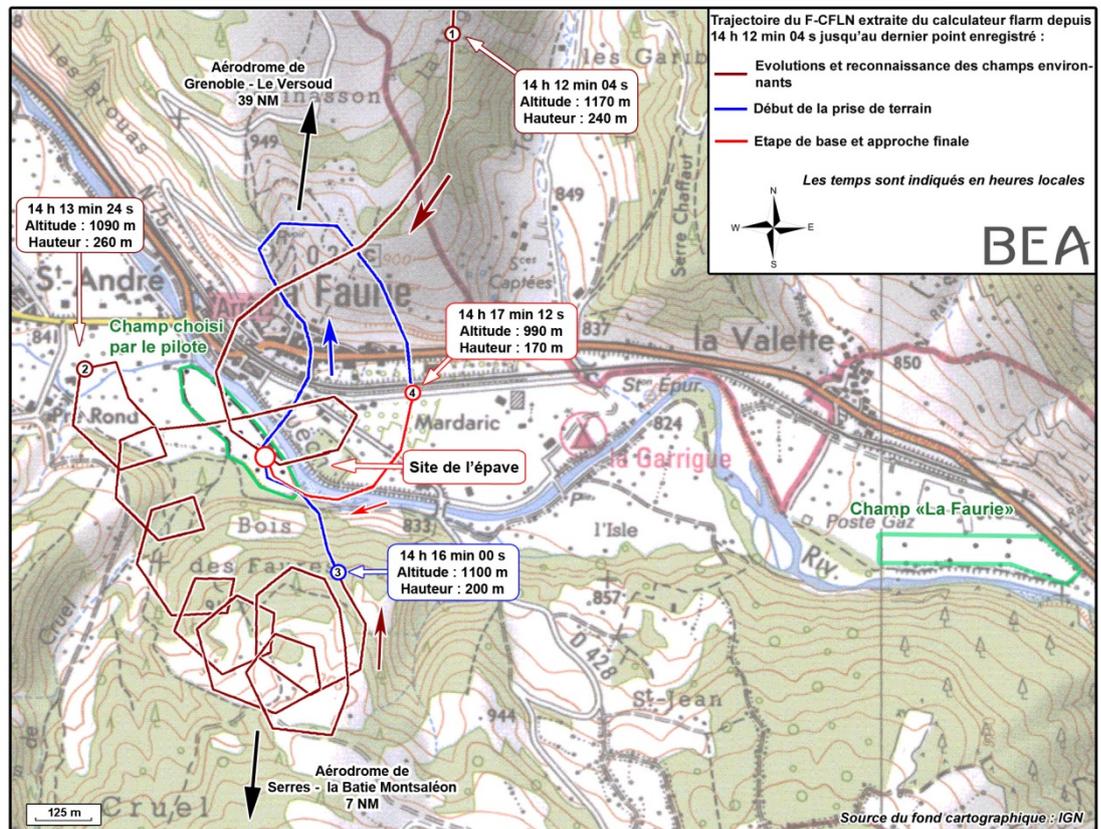
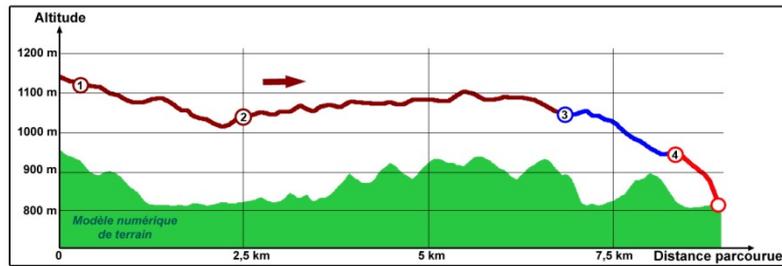
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote arrive à l'aérodrome de Challes-les-Eaux (73) en début de matinée afin d'effectuer un circuit vers l'aérodrome de Vinon (83). Il assiste au briefing météorologique au cours duquel le chef de piste indique que les conditions sont peu favorables avec un fort vent du nord, faiblissant en cours de journée. Il discute avec le pilote du remorqueur qui lui conseille de rester en local le temps que les conditions s'améliorent.

Le pilote décolle vers 12 h 00. Il exploite des ascendances en local de l'aérodrome du Versoud (38) puis en local d'un champ utilisable pour un atterrissage en campagne et atteint une altitude d'environ 2 000 m. Il décide alors d'entreprendre le circuit.

Plus tard, il rencontre des forts courants descendants et décide de rejoindre l'aérodrome de Serres la Bâtie Montsaléon (05). En passant à proximité du champ « La Faurie », référencé dans le guide des aires de sécurité dans les Alpes, il estime qu'il est trop bas pour poursuivre et décide d'interrompre le vol. Les informations relatives au champ, présentes dans le guide, stipulent qu'il est conseillé d'y atterrir face au sud-est. Le pilote fait alors une reconnaissance des champs environnants et choisit un champ qui lui semble approprié pour un atterrissage face au nord.

En vent arrière le pilote sort le train, les volets en position atterrissage ainsi que les aérofreins. Après avoir passé des arbres situés avant le champ, il indique qu'il accentue la pente de descente afin d'effectuer un atterrissage court. Lors de l'arrondi, le planeur décroche et touche durement le sol. La roue et la poutre de queue sont endommagées.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 340° pour 12 kt, CAVOK, température 16 °C, turbulence modérée. La masse d'air avait un caractère globalement subsident dans cette zone. Le pilote indique que les turbulences se sont renforcées vers la fin du vol.

Le pilote totalisait 759 heures de vol, dont 14 dans les trois derniers mois. Il volait principalement en montagne.

Le champ « La Faurie » est orienté au 300°/120°, a une longueur de 390 m et est constitué de cultures basses. Il est indiqué qu'une reconnaissance à pied est indispensable et qu'un atterrissage face au sud-est est conseillé. Une ligne électrique longe le champ au sud et à l'ouest.

Le champ choisi par le pilote est orienté au 320°/140°, a une longueur d'environ 250 m. Il est bordé d'arbres dans sa partie sud.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident est dû à une action inappropriée sur les commandes de vol lors de l'arrondi. La trajectoire d'intégration peu adaptée avec une finale raccourcie a pu être un facteur contributif.

Le manuel de pilote vol à voile préconise de définir une prise de terrain avec une branche vent arrière et dans tous les cas une finale longue. Il indique également, qu'en présence d'obstacles en entrée de champ, l'approche doit être effectuée avec un point d'aboutissement situé juste au sommet des obstacles.