

## Atterrissage dur en campagne

<b>Aéronef</b>	Planeur Centrair 101 Pégase immatriculé F-CGSO
<b>Date et heure</b>	19 août 2013 vers 17 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Saint-Franchy (58)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, planeur fortement endommagé

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

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle vers 14 h 25 de l'aérodrome de Nevers (58) pour effectuer une navigation aller et retour vers l'aérodrome d'Auxerre (89) distant de 100 km.

Lors du retour, après deux heures et vingt minutes de vol, le pilote est confronté à un manque d'ascendances et constate qu'il ne pourra pas atteindre l'aérodrome de Nevers encore distant d'environ 30 km. Il se dirige alors vers la base d'un nuage de type cumulus distant de 5 km environ de sa position espérant y trouver les ascendances nécessaires. Il ne parvient pas à gagner de l'altitude et décide d'atterrir en campagne train rentré. Lors de l'atterrissage, le planeur heurte durement le sol.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques de l'après-midi étaient compatibles avec la pratique du vol à voile. La base des nuages se situait à une altitude moyenne de 1 600 m et un vent soufflait du secteur nord-ouest pour 8 kt. Les vélivoles volant dans le secteur ont indiqué que ce jour-là les conditions météorologiques n'étaient pas favorables à la formation d'ascendances.

Le pilote détient une licence de pilote planeur depuis 1997 et une licence de pilote privé avion. Il est aussi pilote remorqueur au club. Il totalisait le jour de l'accident 1 500 heures de vol avion environ et 500 heures de vol planeur dont respectivement 20 et 10 dans le mois précédent.

Le pilote connaissait globalement les zones favorables pour effectuer un atterrissage en campagne dans la région mais n'était pas familier du secteur vallonné de l'accident.

La pente du terrain de l'accident est d'environ 20 %. L'approche a été réalisée face à la pente ascendante. Cette pratique nécessite un apprentissage particulier qu'il n'avait pas reçu.

L'examen de l'épave montre que l'arrondi a été vraisemblablement tardif et réalisé à une vitesse d'atterrissage élevée.

Le pilote indique que, par excès de confiance, il a volé sous le plancher de décision. Il voulait se « *battre pour le sport* » avant d'être contraint d'atterrir en campagne.

Un membre du club indique que la pratique habituelle est de chercher un terrain d'atterrissage en campagne lorsqu'on vole entre 300 et 400 m de hauteur et que la décision est prise au plus tard à 300 m.

### 3 - CONCLUSION ET ENSEIGNEMENT

La prise de décision tardive d'atterrir en campagne a conduit le pilote à choisir un champ qui s'est avéré inapproprié, car en pente.

L'excès de confiance du pilote, qui l'a conduit à tenter d'exploiter des ascendances jusqu'à une faible hauteur, ainsi que le choix d'atterrir avec le train rentré ont contribué à l'accident.

Les pilotes de vol à voile peuvent utilement se référer au manuel élaboré et édité par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Il indique à propos de l'atterrissage en campagne : « *Au-dessus d'une plaine accueillante, vous choisirez le champ atterrissable dès que votre hauteur deviendra inférieure à 400 ou 500 m/sol. Cette hauteur devra être majorée si vous survolez une région peu propice aux atterrissages en campagne.* ».

Il indique également : « *Si le planeur comporte un train escamotable, il est absolument indispensable de le sortir pour tous les atterrissages en campagne : en effet une grosse pierre dans un labour peut casser un train, mais si le train est rentré, elle peut casser la colonne vertébrale du pilote qui n'est protégée que par deux petits centimètres de plastique.* ».

Le BEA a publié en 2001 une étude sur les accidents de vol à voile qui a montré que de nombreux atterrissages manqués en campagne étaient notamment liés à des choix de terrain d'atterrissage non appropriés. Par ailleurs, cette étude a également mis en évidence une obstination à poursuivre le vol et une prise de décision tardive dans 19 atterrissages en campagne entre 1999 et 2001. Cette étude est disponible sur le site du BEA<sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup><http://www.bea.aero/etudes/volavoile19992001/volavoile19992001.pdf>.