

<sup>(1)</sup>Planeur de finesse 40 environ.

<sup>(2)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Atterrissage dur en campagne	
<b>Aéronef</b>	Planeur Centrair ASW20FL immatriculé HB-3128 <sup>(1)</sup>
<b>Date et heure</b>	22 juin 2016 vers 15 h 10 <sup>(2)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Méolans-Revel (04)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote légèrement blessé, planeur fortement endommagé

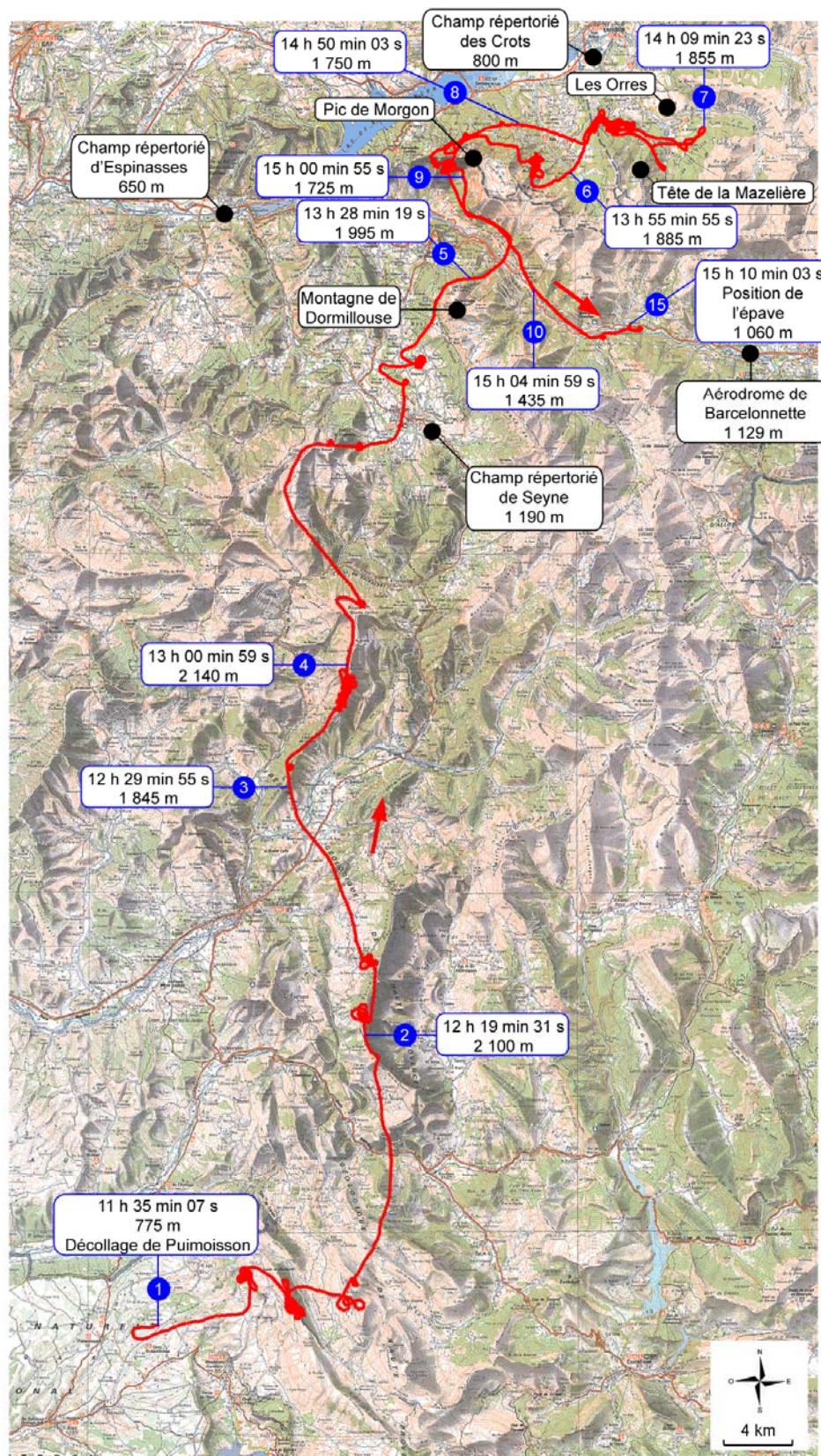
## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Puimoisson (04) (**point 1**) vers 11 h 35. Après le largage et l'exploitation d'ascendances à proximité de l'aérodrome, il se dirige vers le nord. En approchant de la montagne de Dormillouse, il remarque que des nuages y sont accrochés. Il continue alors en direction du Pic du Morgon puis chemine vers l'est en direction des Orres et de la tête de la Mazelière. Il recherche des ascendances pendant environ 45 minutes<sup>(3)</sup> mais ne parvient pas à dépasser 1 950 mètres d'altitude.

Il repart vers l'ouest puis le sud en contournant le Pic du Morgon (**point 9**) pour revenir vers l'aérodrome de Puimoisson. Constatant que les ascendances sont plus faibles qu'à l'aller et espérant en trouver en chemin, le pilote poursuit en direction du **point 10**. Le pilote, s'apercevant qu'il n'est plus en local du champ des Crots, continue son vol vers l'aérodrome de Barcelonnette<sup>(4)</sup>, situé à environ 15 km. Il s'engage dans une vallée réputée peu propice aux ascendances et dépourvue de champ adéquat pour un atterrissage en campagne.

<sup>(3)</sup>Il se situe alors en local de la plateforme ULM des Crots, champ répertorié dans le guide des aires de sécurité dans les Alpes.

<sup>(4)</sup>Le calculateur du planeur indique qu'il peut l'atteindre en finesse maximale.



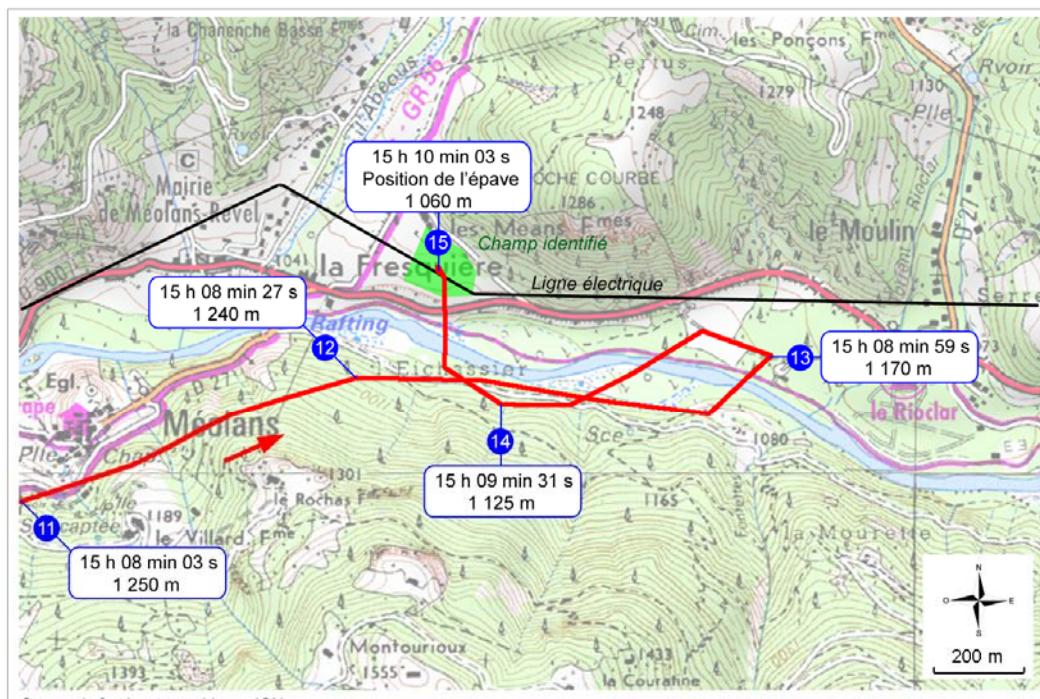
Source du fond cartographique : IGN

— Trajectoire du HB-3138 issue des données du Flarm du décollage jusqu'à l'impact avec le sol

Les temps sont indiqués en heures locales. Les altitudes indiquées proviennent du Flarm.

BEA

Après avoir passé Méolans-Revel (**point 12**), le pilote remarque que les performances du planeur et l'absence d'ascendances ne lui permettent plus de rejoindre l'aérodrome de Barcelonnette. Il aperçoit un champ qui lui semble adéquat pour un atterrissage en campagne et fait demi-tour (**point 13**) pour y atterrir. La hauteur du planeur étant faible, le pilote se dirige vers le champ (**point 14**). Il détecte une ligne électrique sur sa trajectoire et vire à gauche pour se positionner en approche finale parallèlement à la ligne. En sortie de virage, le planeur est très bas, le pilote débute l'arrondi, le planeur touche durement le sol et s'immobilise en moins de dix mètres dans des blés (**point 15**).



— Fin de la trajectoire du HB-3128 issue des données du Flarm depuis 15 h 08 min jusqu'à l'impact avec le sol

Les temps sont indiqués en heures locales. Les altitudes indiquées proviennent du Flarm.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, titulaire d'un brevet de pilote planeur depuis 1982, totalisait 2 770 heures de vol dont 30 sur le type dans les trois mois précédents.

Les conditions météorologiques estimées sur la région étaient les suivantes :

- vent de secteur sud-ouest pour 5 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- température 25 °C.

Un anticyclone (1030 hPa) était centré sur la Suisse avec un faible gradient de pression sur le sud de la France permettant l'établissement en montagne des brises de pente et de vallée montantes. Le ciel était clair en basse vallée de la Durance et assez fortement nuageux sur le haut relief par nuages cumuliformes moyennement développés ne produisant pas d'averses mais générant des étalements et d'assez vastes zones d'ombre contrastant avec les vallées ensoleillées.

Le pilote indique que pour le vol retour, il pensait pouvoir retrouver les ascendances qu'il avait eues à l'aller puis qu'il pourrait atteindre l'aérodrome de Barcelonnette. Il précise qu'il n'avait pas identifié que le champ qu'il avait repéré était couvert de blés hauts.

## 3 - CONCLUSION

Compte tenu de la dégradation des conditions aérologiques, la décision du pilote de quitter le local d'un champ répertorié pour poursuivre le vol vers un aérodrome éloigné n'était pas appropriée et l'a conduit à improviser un atterrissage en campagne dans un champ inadapté, sans pouvoir préparer l'atterrissage et réaliser une approche stabilisée.

L'atterrissage dur résulte d'une approche non stabilisée et de la détection tardive de la ligne électrique.