

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

⁽²⁾Guide des aires de sécurité dans les Alpes.

⁽³⁾Plate-forme ULM située à 780 m d'altitude, piste non balisée, orientée 060°/240°, 450 m x 40 m.

Collision avec des arbres lors d'une recherche d'ascendance

Aéronef	Planeur Glasflugel 205 club immatriculé D-8684
Date et heure	27 août 2014 vers 18 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Les Crots (05), altitude 1 175 m
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : les éléments suivants sont issus de données enregistrées dans les calculateurs et de témoignages.

Le pilote décolle vers 14 h 30 de la vélisurface de La-Motte-du-Caire (04) pour un vol circulaire. Ayant gagné de l'altitude, il se dirige vers l'est où il exploite des ascendances en local du champ répertorié « Espinasses »⁽²⁾.

Après environ 3 heures 45 minutes de vol et après avoir atteint une altitude supérieure à 2 150 m (*point 1 de la trajectoire page 2*), il se dirige vers le nord-est. Ne trouvant pas d'ascendances à proximité du Pic de Morgan (*point 2 de la trajectoire*), il se dirige vers la plate-forme ULM des Crots⁽³⁾, afin d'y atterrir.

A proximité de la plate-forme, il tente à nouveau d'exploiter des ascendances (*point 3 de la trajectoire*). Le planeur subit un fort courant descendant et heurte la cime des arbres. Le planeur tombe entre les arbres et est arrêté par des branches.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 190° pour 6 kt, CAVOK, température 20 °C. La convection, bien établie en début de journée sous forme de thermiques purs plafonnant de 2 300 à 2 600 m, s'est affaiblie pour disparaître en fin d'après-midi.

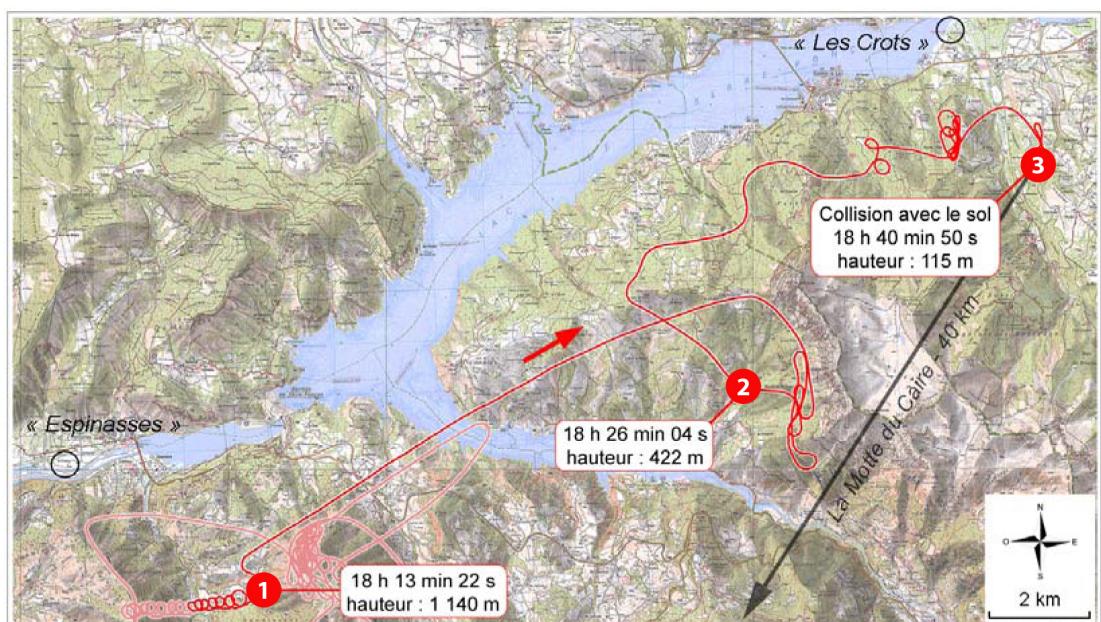
Le pilote totalisait 504 heures de vol sur planeur, dont 250 sur type et 25 dans les trois derniers mois, toutes sur type. Il indique qu'il volait régulièrement dans la région depuis 2001.

Il indique que lorsqu'il a pris la décision de se diriger vers Les Crots, il avait suffisamment d'altitude pour rejoindre ce terrain. Peu après, il a changé de décision pour essayer de regagner de l'altitude, sans succès.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Alors que les conditions aérologiques rendaient difficiles la prise d'ascendances, le pilote avait décidé de se dérouter et d'interrompre le vol. L'accident est dû au changement de plan d'action et à la décision du pilote de poursuivre le vol et d'exploiter des ascendances à faible hauteur.

Trajectoire du D-8684



Source du fond cartographique : Carte IGN 1/25 000

