



Accident du planeur à dispositif d'envol incorporé BINDER
(EB28)
immatriculé **D-KHCQ**
survenu le 8 juillet 2015
à Bordeaux-Léognan-Saucats (33)

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

Heure	Vers 19 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale, vol circulaire
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur détruit

**Atterrissage forcé lors de l'approche finale,
collision avec les arbres**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

De retour d'une navigation dans la région de Cahors, le pilote passe à la verticale de l'aérodrome et s'intègre en début de branche vent arrière pour la piste 03 non-revêtu⁽²⁾. En finale, le pilote constate qu'il est trop bas pour atteindre la piste et doit réaliser un atterrissage forcé dans une clairière. Au cours de cet atterrissage, le planeur heurte la cime des arbres et entre en collision avec le sol environ 300 mètres avant le seuil de piste.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site

L'aérodrome de Bordeaux-Léognan-Saucats est situé à une quinzaine de kilomètres au sud de Bordeaux dans une zone plane de la forêt des Landes de Gascogne. Les environs de l'aérodrome sont parsemés de quelques clairières ou coupes claires qui peuvent constituer des zones d'atterrissage en campagne pour les aéronefs.

⁽²⁾Dimensions 800 m x 20 m, altitude 192 ft.

2.2 Renseignements sur l'épave

La cellule du planeur est rompue en plusieurs endroits témoignant d'un choc important avec la végétation puis le sol. Les volets sont rentrés. Le moteur n'est pas déployé. Dans le cockpit, la commande des aérofreins n'est pas verrouillée.

2.3 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les estimations par Météo-France sur le site de l'aérodrome de Bordeaux-Léognan-Saucats faisaient état d'un vent du 330° pour 10 kt avec des rafales à 20kt.

Les données du vol de l'accident enregistrées sur un site internet spécialisé utilisé par le pilote, indiquent un vent du 300° pour 17 kt lors du dernier quart d'heure de vol.

2.4 Renseignement sur le pilote

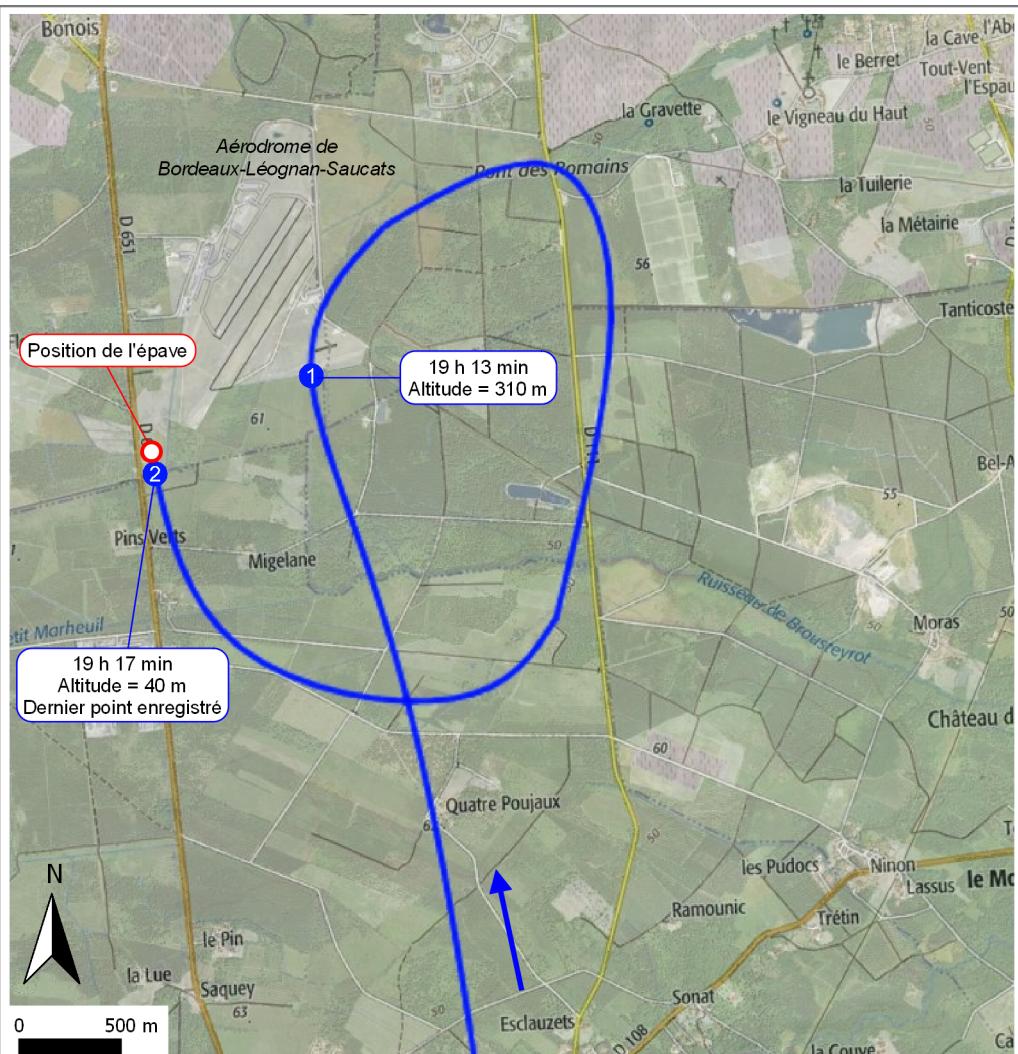
Le pilote est titulaire d'une licence de pilote de planeur de 1992 et d'une licence de pilote ULM. Il totalisait le jour de l'accident 3 460 heures de vol dont 265 sur type et 68 dans les trois mois précédents.

2.5 Témoignage du pilote

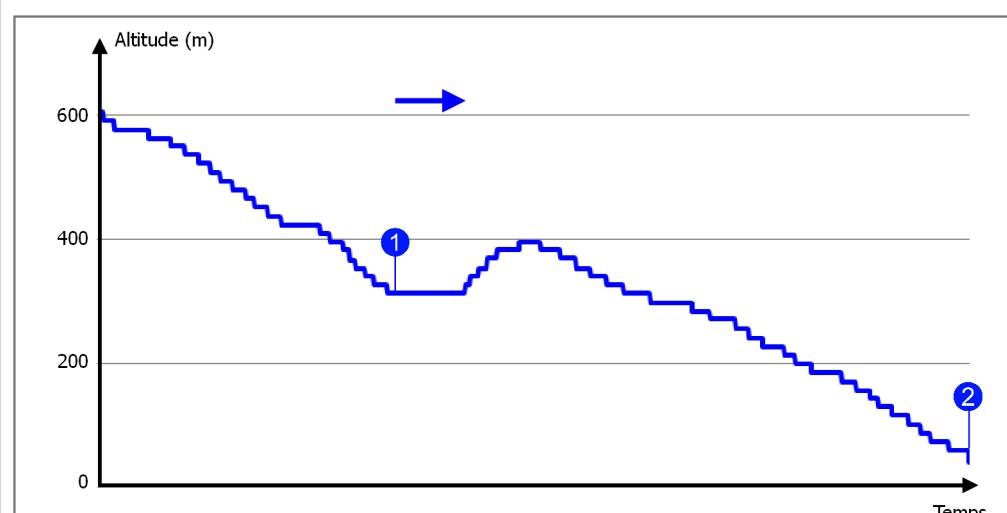
Il indique qu'il avait décollé vers 14 h 00 de l'aérodrome de Bordeaux-Léognan-Saucats et que le vol d'environ cinq heures n'avait pas présenté de particularité. Il précise qu'il s'était régulièrement hydraté et alimenté au cours du vol ; il ne se sentait pas fatigué. Il est arrivé par le sud, a survolé l'aérodrome et s'est reporté en branche vent arrière. Au cours de cette phase, il a sorti les volets⁽³⁾. Après le virage à droite vers l'étape de base, il a constaté qu'il était bien trop bas. Il n'avait plus le temps de déployer le moteur qui lui aurait fait perdre encore plus de hauteur. Il a tenté d'atterrir dans une clairière mais durant la finale, les ailes ont accroché la cime des arbres situés en lisière de clairière. Le planeur déstabilisé est entré en collision avec le sol. Le pilote précise qu'il connaît bien l'aérodrome pour y être basé. Il pense que le vent fort l'a éloigné de la piste durant la branche vent arrière puis a réduit la distance franchissable lors de l'étape de base.

⁽³⁾L'examen de l'épave montre que les volets étaient rentrés. Il est possible que le pilote ait confondu la manette de commande des volets avec celle des aérofreins, mais l'enquête n'a pas permis de vérifier cette hypothèse.

2.6 Renseignements sur la trajectoire



Source du fond cartographique : IGN



Fin de la trajectoire du D-KHCQ reconstituée à partir des données issues des serveurs de l'Open Glider Network

Les temps sont indiqués en heure locale

BEA

Figure 1 : trajectoire de l'avion

L'analyse des trajectoires horizontale et verticale montre que :

- à 19 h 13 min, il survole les installations du club à une altitude d'environ 300 m ;
- à 19 h 13 min 30 s, le planeur remonte rapidement à environ 400 m en virant vers la droite pour rejoindre la branche vent arrière ;
- la trajectoire du planeur s'écarte du circuit d'aérodrome publié tout au long de la branche vent arrière sous l'effet du vent du nord-ouest ;
- l'étape de base consiste en un long virage par la droite en direction du seuil 03 ;
- le circuit d'aérodrome est réalisé en descente continue depuis l'altitude de 310 m ;
- le planeur entre en collision avec le sol à environ 300 mètres du seuil de piste : la fin de l'enregistrement se situe à 19 h 17.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La trajectoire suivie par le pilote en branche vent arrière montre que ce dernier n'a pas corrigé la dérive due au vent qu'il subissait et qui l'éloignait de l'aérodrome, augmentant la distance à franchir pour rejoindre la piste.

Il est également probable que le pilote n'a pas suffisamment intégré que le planeur se retrouverait face au vent lors de l'étape de base, le plaçant alors sous le plan de descente alors qu'il restait encore une distance importante à franchir en finale.

La prise en compte insuffisante des effets du vent sur la trajectoire a ainsi conduit le pilote à devoir réaliser un atterrissage forcé hors aérodrome. Lors de cet atterrissage forcé, le vent de face qu'il subissait a également affecté le plan de descente et conduit à la collision des ailes avec la végétation en début de clairière.

La fatigue liée à la longueur du vol a pu favoriser un manque de lucidité et un certain relâchement lors de la fin du vol.