

## Collision avec des arbres puis le sol à proximité de la piste, lors de l'approche

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

<b>Aéronef</b>	Planeur Schleicher K8-B immatriculé F-CILD
<b>Date et heure</b>	21 août 2015 à 16 h 42 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome Aspres-sur-Buech (05), altitude 800 m
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote légèrement blessé, planeur détruit

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle à 13 h 07 en remorqué de la piste 28 de l'aérodrome de Aspres-sur-Buech pour un vol local.

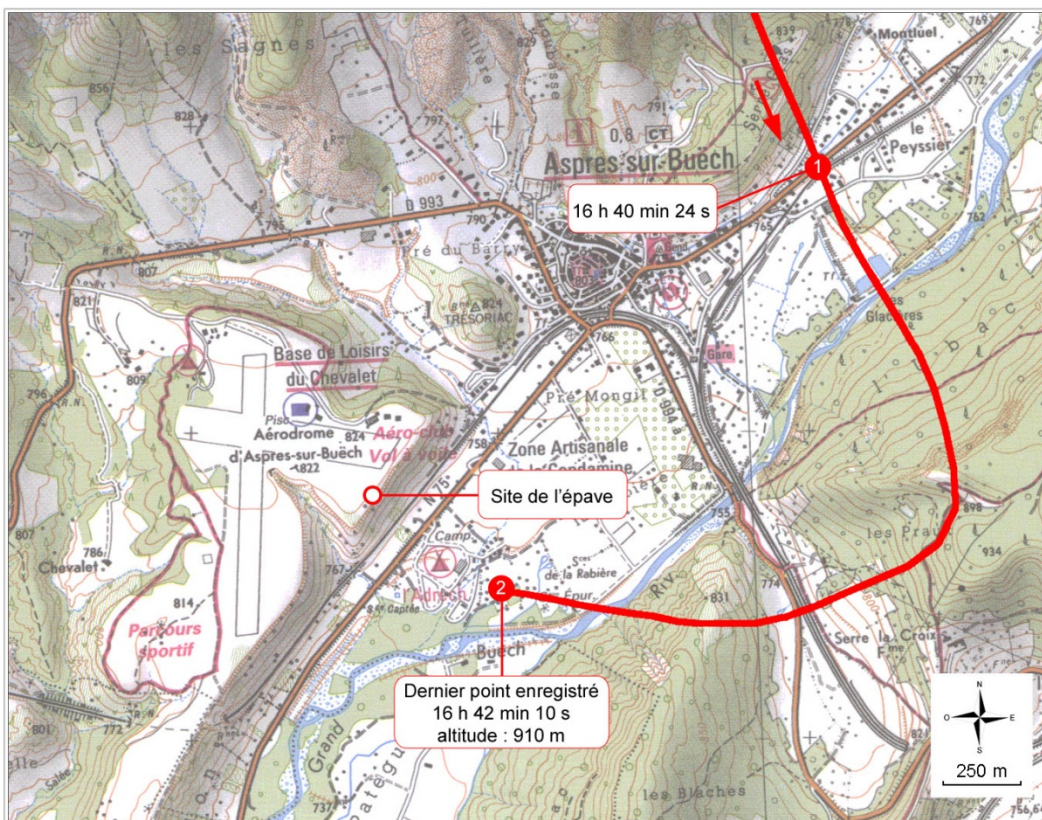
Après environ trois heures de vol, alors qu'il se trouve à environ 10 km au nord de l'aérodrome, il décide de rejoindre le circuit d'aérodrome pour la piste 10 par l'est. Il utilise les aérofreins pour perdre de l'altitude afin d'atteindre le début de la branche vent arrière à une altitude de 1 150 mètres<sup>(2)</sup>. Il contourne le village d'Aspres-sur-Buech et s'annonce à la fréquence d'auto-information. Le pilote d'un avion indique être en étape de base pour la piste 36 à ce moment-là. Le pilote du F-CILD acquiert le visuel de l'avion et poursuit sa trajectoire en maintenant le visuel sur l'avion. Le planeur dérive vers l'est et continue de descendre rapidement sans que le pilote ne s'en rende compte.

Lorsque l'avion atterrit, le pilote du F-CILD s'aperçoit que l'altitude du planeur est plus faible que ce qu'il avait prévu. Il change de stratégie et converge vers la piste afin de rejoindre l'étape de base main droite pour la piste 36.

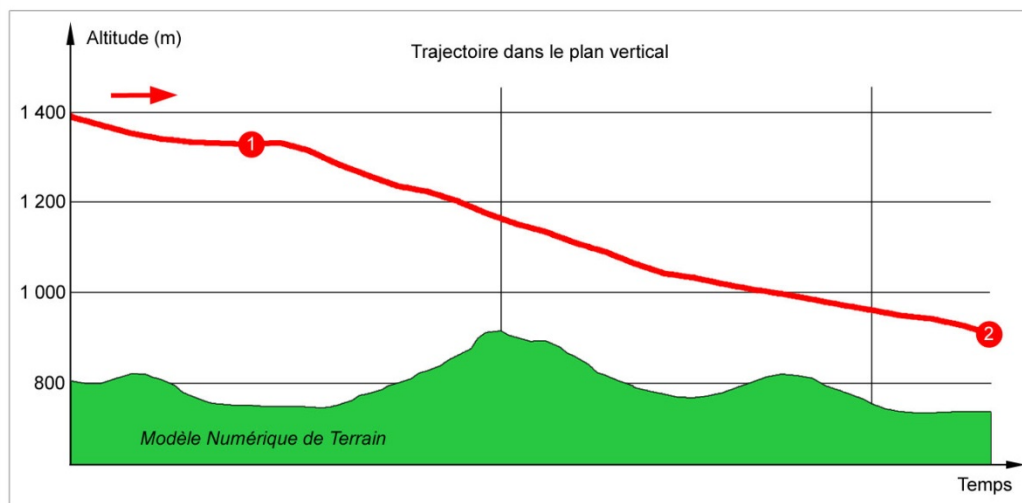
La vitesse sol du planeur est très faible et l'altitude continue de diminuer rapidement, le pilote converge alors vers le seuil de piste 28 plus proche.

Le planeur entre en collision avec des arbres puis le sol environ 200 mètres au sud du seuil de la piste 28.

<sup>(2)</sup>Le pilote indique qu'il a pris une marge d'environ 100 mètres par rapport au circuit d'aérodrome habituel.



Source du fond cartographique : IGN



— Trajectoire partielle du F-CILD depuis 16 h 40 min jusqu'au dernier point enregistré, d'après les données issues du Flarm.

Les temps sont indiqués en heure locale

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques observées par le pilote étaient les suivantes :

- vent du nord nord-ouest pour 20 à 25 km/h ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- cumulus et stratocumulus épars à fragmentés dont la base se situait vers 3 000 mètres.

<sup>(3)</sup>Aérodrome réservé au vol à voile, aux avions de servitude, aux aéronefs basés, sur les aérodromes voisins et aux pilotes titulaires de la qualification montagne.

Selon l'analyse de Météo France, la convection était bien établie et matérialisée par des cumulus ; quelques descendances orographiques locales étaient induites par des rafales de vent venant du nord.

Le pilote totalisait 420 heures de vol dont 1 heure et 10 minutes dans les trois mois précédents. Après une interruption de quatre ans de son activité de pilote, il avait effectué, le 7 août, un vol de contrôle de 30 minutes pour le renouvellement de sa licence et un vol de 40 minutes avec un instructeur du club. Avant le vol de l'accident, il n'avait jamais piloté ce type de planeur.

L'aérodrome d'Aspres-sur-Buech est un aérodrome à usage restreint<sup>(3)</sup>, situé sur un plateau et bordé par un relief au nord. Il comprend deux pistes croisées orientées 10/28 et 18/36. Le circuit d'aérodrome se situe au sud de l'aérodrome pour la piste 10/28 et à l'ouest de l'aérodrome pour la piste 18/36. La connaissance des particularités locales est indispensable pour obtenir l'autorisation d'y atterrir.

Il est possible d'effectuer un atterrissage en campagne dans la plaine située en contrebas de l'aérodrome.

Les hangars du club se situent près du seuil de la piste 28. Les pilotes privilégient donc un atterrissage en piste 10 lorsque les conditions le permettent. Lors de l'accident, la composante de vent arrière pour un atterrissage en piste 10 était de 6 à 8 kt.

### 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

En arrivant à proximité de l'aérodrome, le pilote a probablement rencontré des descendances importantes. Bien que basé sur cet aérodrome et conscient des particularités locales, il ne les avait pas anticipées et ne s'en est rendu compte que tardivement. Il a malgré tout décidé de poursuivre l'approche en direction de l'aérodrome.

L'accident est dû à la volonté du pilote de rejoindre l'aérodrome malgré les conditions de portance fortement dégradées, alors qu'il avait connaissance d'un site propice à un atterrissage de précaution en campagne.

La décision d'entreprendre un atterrissage en piste 10 malgré une composante de vent arrière a contribué à l'accident. La faible expérience récente et l'absence d'expérience sur type ont également pu contribuer à l'accident.