

Rebond, cheval de bois, lors d'un atterrissage en campagne

Aéronef	Planeur Schempp Hirth Nimbus 4D immatriculé F-CPHR
Date et heure	22 juin 2016 vers 18 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Saint-Chaffrey (05)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé
<i>Note: Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote. Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA.</i>	

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

⁽²⁾Le passager est titulaire d'une licence de pilote planeur.

⁽³⁾Le col du Lautaret est à une altitude de 2 058 mètres.

⁽⁴⁾Champ répertorié J11 dans le guide des aires de sécurité dans les Alpes édition 2016, altitude 1 500 mètres.

⁽⁵⁾La pluie engendre une perte de finesse de l'ordre de 30 %.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager⁽²⁾, décolle vers 12 h 30 en remorqué de l'aérodrome de Château-Arnoux Saint-Auban (04). Vers 16 h 30, alors qu'il est aux environs de la vallée de la Tarentaise (73), il décide de revenir vers l'aérodrome de Château-Arnoux Saint-Auban.

Le pilote passe le col du Lautaret (05)⁽³⁾ vers une altitude de 2 900 mètres puis se dirige vers Briançon. Il rencontre alors de la pluie et constate que le plafond de nuages s'abaisse. Alors qu'il est à proximité du champ répertorié du Casset⁽⁴⁾, le pilote estime pouvoir atteindre l'aérodrome de Mont-Dauphin Saint-Crépin (05) et poursuit le vol. Les conditions météorologiques ne s'améliorant pas, il change de stratégie et décide de revenir atterrir sur le champ du Casset. Cependant, les conditions aérologiques et les performances dégradées du planeur⁽⁵⁾ ne permettent plus au pilote d'atteindre ce champ. Il décide donc d'atterrir dans un autre champ qu'il a survolé précédemment.

Peu après le toucher, le planeur roule sur une bosse jusque-là masquée par l'herbe haute et rebondit. L'aile droite touche le sol et le planeur fait un cheval de bois.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote, titulaire d'une licence de pilote de ligne avion ATPL(A) depuis 2003 et d'une licence de pilote planeur depuis 1980, totalisait 800 heures de vol en planeur dont 36 heures dans les trois mois précédents et 21 dans le dernier mois.

Les conditions météorologiques dans la région étaient les suivantes : vent de secteur est-nord-est pour 3 kt, température 24 °C, QNH 1024 hPa. Le pilote indique un plafond d'environ 3 000 mètres, la présence de cumulus congestus et d'averses localement.

3 - CONCLUSION

L'accident est dû à la décision tardive du pilote d'interrompre le vol.