

Rebond à l'atterrissement, sortie latérale de piste

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

Aéronef	Planeur Schempp-Hirth Janus CM immatriculé F-CGQP
Date et heure	19 septembre 2014 vers 11 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome d'Ixtassou (64), piste non-revêtu 26, 600 x 50 m, montante 1,6 %, altitude 607 ft
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Poutre détruite

1 - DÉROULEMENT DU VOL

A l'issue d'un vol local, le pilote atterrit en piste 26. Le planeur touche à mi-piste, rebondit à deux reprises et reprend de la hauteur. Estimant qu'il ne pourra pas s'arrêter sur la piste, le pilote décide de rejoindre un champ situé sur sa droite à environ 350 mètres au nord et en contrebas de l'aérodrome. Il atterrit et vire brusquement pour éviter la collision avec un poteau électrique en béton. Au cours de cette manœuvre, la poutre de queue se rompt.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Renseignements météorologiques**

- vent au sol : 180°, 8 à 10 kt ;
- vent à 500 m : 180°, 20 kt ;
- CAVOK ;
- température 27 °C ;
- QNH 1 009 hPa.

Compte tenu de la topographie (proximité des Pyrénées et présence des collines au sud des installations) il est courant que le vent au sol soit turbulent au voisinage de cet aérodrome lorsque le vent en altitude est fort et provient du sud.

2.2 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome d'Ixtassou est situé dans le piémont pyrénéen.

Dans les consignes particulières de la carte VAC, il est précisé : « *l'attention des pilotes est spécialement attirée sur les conditions aérologiques très particulières, notamment en cas de vent du sud* ».

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote s'est largué du remorqueur à une altitude de 1 100 mètres. Jugeant que les conditions météorologiques ne lui permettaient pas de trouver des ascendances, il a décidé d'écourter le vol. Il a rejoint la verticale de l'aérodrome à une altitude de 700 mètres mais n'a pas trouvé des conditions aérologiques meilleures. Il a décidé d'intégrer la branche vent arrière à 450 mètres d'altitude pour la piste 26 avec les volets braqués à 8°. Il précise que sa trajectoire était proche des installations. Il a viré assez tôt en étape de base pour éviter les turbulences en longue finale 26 par vent de sud. Réalisant qu'il allait être haut sur le plan de descente, le pilote a sorti les aérofreins ainsi que le train d'atterrissage pour augmenter sa pente de descente. Il a constaté que sa vitesse avait augmenté vers 120 km/h, sans qu'il s'en soit rendu compte, avant de s'aligner en finale.

2.4 Expérience du pilote

Le pilote, âgé de 61 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé de planeur de 1992. Le jour de l'accident il totalise environ 1 450 heures de vol dont onze sur Janus dans les trois mois précédents. Il est qualifié sur plusieurs autres types de planeurs (Pégase, Schleicher). Familiar de l'aérodrome, il est également titulaire d'une licence de pilote privé avion de 1964 et totalisait environ 320 heures de vol.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote, bien que conscient d'être au-dessus du plan de descente, a configuré tardivement son planeur en vue de l'atterrissement. De ce fait, lors de l'atterrissement, il disposait d'une énergie trop importante qu'il n'est pas parvenu à résorber avant le contact avec la piste.

Un écartement trop faible réduit à l'excès l'étape de base et les possibilités de correction qu'elle offre.

Les conditions aérologiques connues par vent du sud rendent l'approche délicate sur cet aérodrome. La réussite de l'atterrissement est conditionnée par un pilotage précis pendant la phase d'approche, tant au niveau de la gestion de la trajectoire que de la surveillance de la vitesse.