

## Perte d'ascendance, collision avec la végétation puis le sol

<b>Aéronef</b>	Planeur Sportine Aviacija LAK-17A immatriculé F-CHNX
<b>Date et heure</b>	29 juillet 2016 vers 13 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Omlèze (26)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Planeur détruit

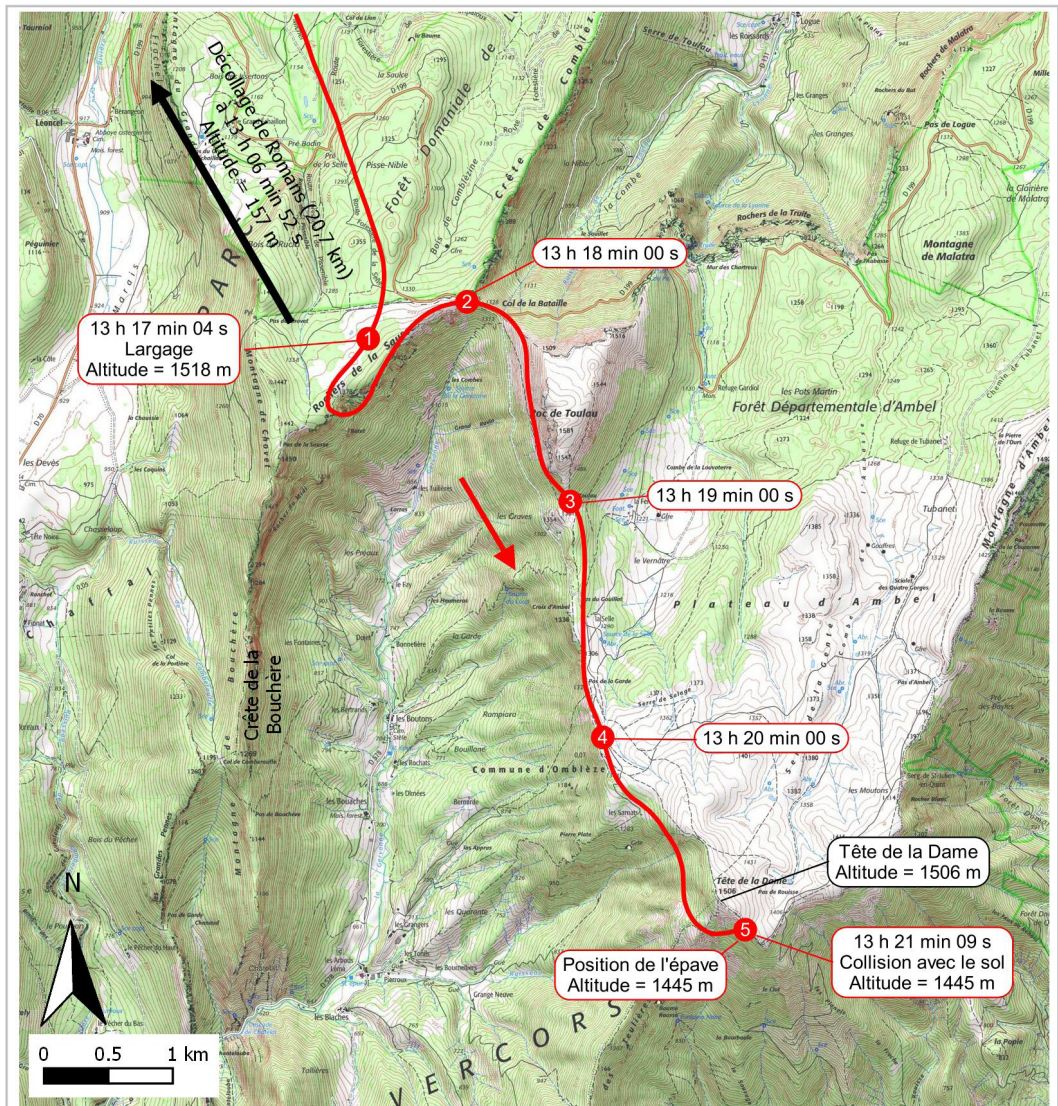
<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

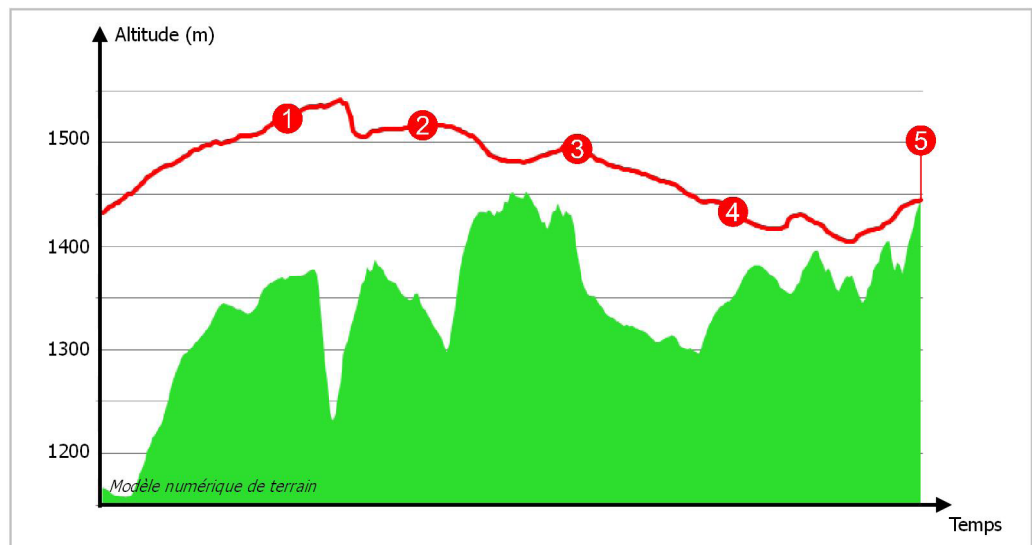
Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Romans - Saint-Paul (26). A 13 h 17, il largue le câble à une altitude de 1 518 mètres sur la crête de la « *Bouchère* » (point ❶ de la trajectoire ci-après) puis prend une route vers la montagne « *Tête de la dame* »<sup>(2)</sup> en suivant une ligne de crête à partir du point ❷. Alors que le planeur est à une altitude d'environ 1 450 mètres, le pilote contourne cette montagne par le sud et se dirige vers l'est sous la ligne de crête. Le pilote constate que le planeur entre dans une zone de rabattants et débute un virage à droite pour s'éloigner du relief. Le planeur accroche alors la cime des arbres et entre en collision avec le sol<sup>(3)</sup>.

<sup>(2)</sup>Le sommet culmine à 1 506 mètres.

<sup>(3)</sup>Cette phase se déroule dans les dernières secondes du vol et n'est pas visible à l'échelle de la représentation de la trajectoire dans le plan vertical figurant sur la page suivante.



Source du fond cartographique : IGN



— Trajectoire partielle du F-CHNX extraite du LK8000 depuis 13 h 16 min jusqu'à l'impact avec le sol

Les temps sont indiqués en heure locale

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote planeur depuis 2009. Le jour de l'accident, il totalise 606 heures de vol dont 56 sur type et 19 heures en 2016 toutes effectuées dans les deux semaines avant l'accident.

Il indique qu'il avait assisté au briefing du matin et pris connaissance des connaissances des conditions météorologiques suivantes :

- vent de secteur nord pour 3 kt ;
- CAVOK.

Il précise qu'il avait rencontré sur sa route une petite ascendance qu'il avait négligée, pensant trouver de meilleures conditions au sud du relief.

Le relevé des conditions météorologiques sur la région à l'heure de l'accident indique un vent de secteur nord pour 5 à 10 kt pouvant s'accélérer sur les reliefs jusqu'à 10 à 15 kt en rafales.

Avec un flux de nord même relativement faible, ce secteur est propice aux rabattants sur les versants opposés au flux.

## 3 - ENSEIGNEMENT ET CONCLUSION

Le vent annoncé lors du briefing du matin a pu inciter le pilote à en sous-estimer les effets et à décider d'évoluer du côté sous le vent d'un relief. La proximité avec le relief ne lui a pas permis de se dégager assez rapidement avant la collision avec la cime des arbres situés dans la pente.