

**Accident** du Grob G103 Twin Astir  
immatriculé **EC-EPU**  
survenu le 14 juin 2017  
à Gèdre (65)

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

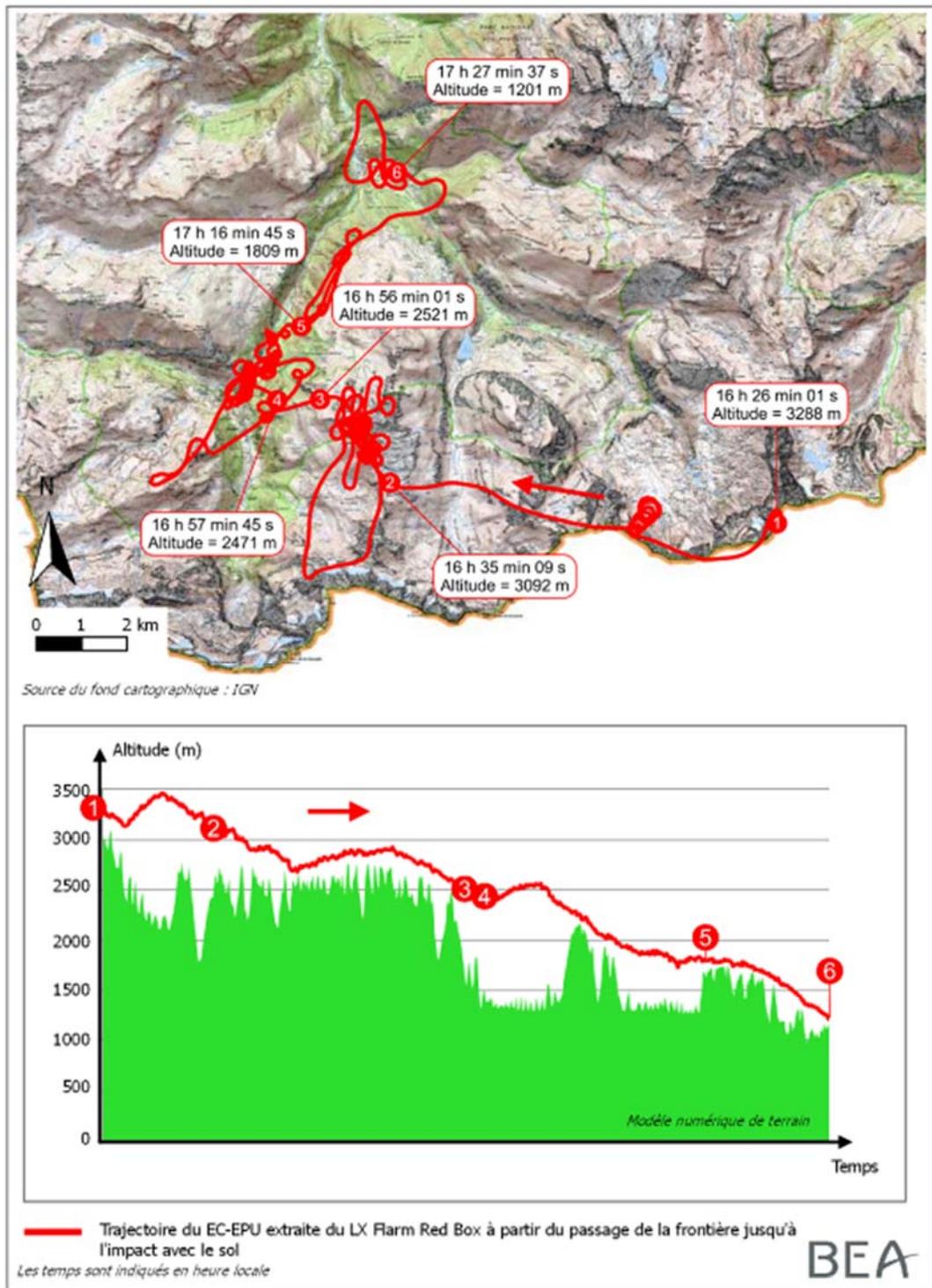
<b>Heure</b>	Vers 17 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Instructeur et pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Instructeur et élève blessés, planeur détruit

**Perte de contrôle lors d'une tentative d'atterrissage  
en campagne en instruction vol à voile**

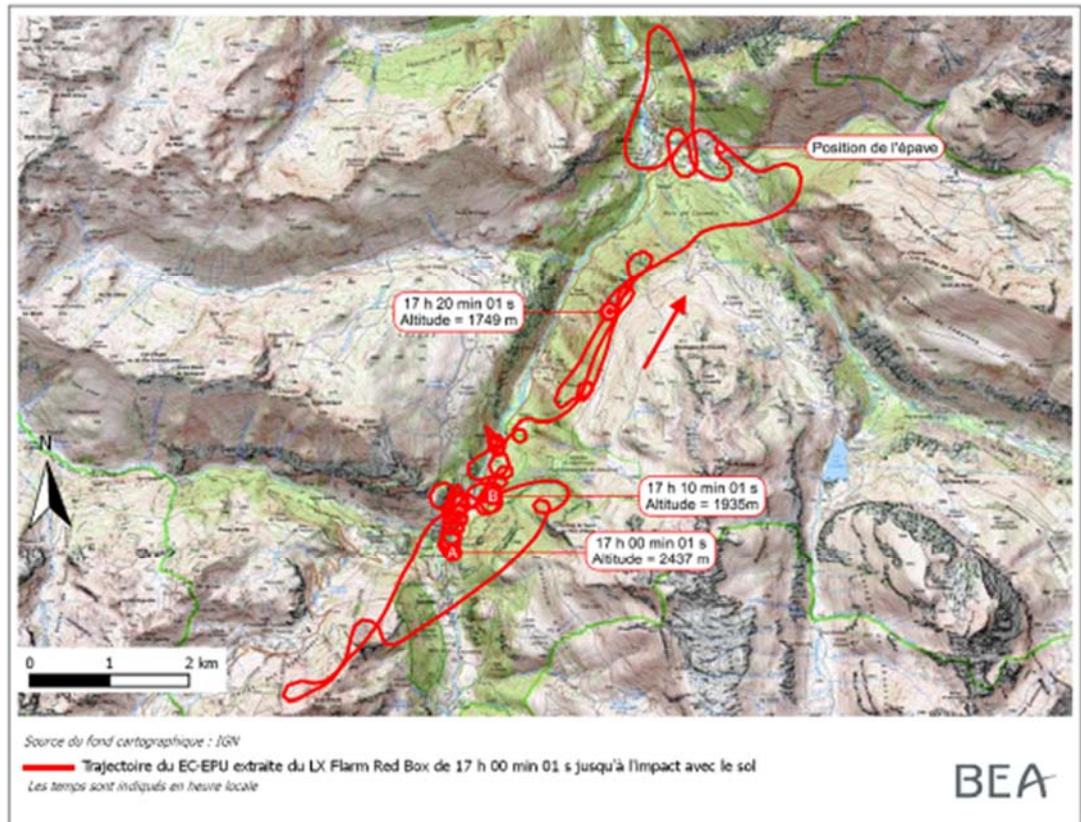
**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote et l'instructeur décollent vers 14 heures 10 de l'aérodrome de Jaca en Espagne pour un vol sur le relief pyrénéen. Après plus de deux heures de vol vers l'est, sur le versant espagnol, les pilotes arrivent à proximité du Mont-Perdu . L'instructeur indique qu'ils décident de revenir vers l'aérodrome de Jaca alors qu'ils évoluent à une altitude d'environ 3 400 mètres. Ils pensent qu'en passant par le côté espagnol, ils auront peu de marge à l'arrivée car le vent souffle de face. L'instructeur ajoute qu'ils voient côté français, au nord de la ligne de crête, des nuages qui leur semblent marquer des ascendances. Ils décident d'en profiter et franchissent la crête frontière. Arrivant sous les nuages, les pilotes ne trouvent pas d'ascendances. Ils évoluent plutôt dans une zone de descendances.

Ils essaient pendant près d'une heure de trouver des ascendances thermiques ou de pente mais étant sous le vent du relief, le planeur ne fait que descendre. Ils décident alors de faire un atterrissage en campagne, mais les pentes étant fortes, ils ne trouvent pas de champ permettant de se « *vacher* ». Par ailleurs, la vallée qui permet de rejoindre un secteur au nord plus dégagé est complètement bouchée par des nuages. Ils se dirigent alors vers le village de Gèdre qui est ensoleillé.



À 250 mètres de hauteur, l'instructeur décide d'atterrir dans un champ de petites dimensions et il transfère les commandes au pilote qui est en place avant estimant que ce dernier a une meilleure visibilité. En branche vent arrière, le pilote détecte un obstacle et décide d'utiliser une autre surface sur sa droite. Il fait un virage serré qui conduit au décrochage du planeur à basse hauteur. Le planeur entre en collision avec des arbres.



## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Examen du site et de l'épave

Le planeur repose dans un pré dont la pente est supérieure à 30 %. La longueur de cette surface est inférieure à 100 mètres. La vallée à la hauteur du site est très étroite.

Le planeur a heurté des arbres et une ligne électrique avant le choc avec le sol.

La cellule est relativement peu endommagée. Les deux ailes sont brisées et repliées vers l'arrière. L'examen de l'épave ne montre aucun dysfonctionnement.

### 2.2 Situation météorologique

La situation du jour sur les Pyrénées était anticyclonique en air chaud sec et instable. Le flux était de sud-ouest, 20 kt environ au niveau 100. Quelques cumulus avaient leur base à 3 000 mètres. Une autre couche de nuage a envahi les vallées au nord du site de l'accident entre 1 500 et 2 000 mètres.

Cette situation générait des zones de descendances sous le vent du relief (côté français) et des zones de turbulences. De plus la seule vallée permettant de rejoindre des zones dégagées au nord du site était bouchée par des nuages comme le montre l'illustration suivante (Vallée de Pragnères).



Webcam Pic du Midi à l'heure de l'accident

## 2.3 Renseignement sur les pilotes

L'instructeur, âgé de 54 ans est titulaire d'une licence de pilote de planeur depuis 1994. Il a obtenu sa qualification d'instructeur en 1998. Il totalisait environ 1 750 heures de vol dont 316 sur G103.

Le pilote, âgé de 64 ans est titulaire d'une licence de pilote de planeur de 1992. Il totalisait 410 heures de vol.

## 2.4 Témoignages

Un autre pilote, lui-même instructeur expérimenté, a suivi la même trajectoire jusqu'au Mont-Perdu. L'altitude de son planeur était toutefois plus faible que celle du EC-EPU. Il indique qu'il a décidé de rentrer par les versants espagnols car il s'attendait à trouver des zones descendantes sous le vent du relief côté français. Il est rentré à l'aérodrome de Jaca sans difficulté.

Il ajoute qu'il y avait sur le relief une composante de vent de sud-ouest et que la température était élevée.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Après deux heures de vol, les pilotes décident de rentrer vers l'aérodrome de départ. Ils ont pour choix de rentrer par le versant espagnol en utilisant les pentes exposées au sud ou de passer les crêtes frontières pour exploiter quelques cumulus puis franchir un col qui les ramène en Espagne.

La première solution permettait de rester en local des terrains connus et répertoriés comme utilisables pour des atterrissages en campagne.

En choisissant la seconde, ils ont alors accepté le risque de ne pas pouvoir passer la crête frontière qui, en cas d'évolutions dans une zone de descendances, devenait ainsi une barrière infranchissable. Avec le seul dégagement au nord bouché par les nuages, l'interruption volontaire du vol aurait pu être une porte de sortie, mais l'environnement particulièrement hostile n'a pas permis d'atterrir en sécurité.