

⁽¹⁾Planeur à dispositif d'envol incorporé constitué d'un moteur électrique monté sur un pylône rétractable installé sur la partie supérieure du fuselage.

⁽²⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Accident du planeur⁽¹⁾ Lange Aviation ANTARES 20E immatriculé **HB-2417** survenu le 22 juillet 2019 à La Javie (04)

Heure	Vers 14 h 15 ⁽²⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote légèrement blessé, planeur détruit

Collision avec le relief en environnement montagneux

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote ainsi que des données issues d'une application aéronautique utilisée par ce dernier.

Le pilote décolle, en autonome, vers 12 h 55, de l'aérodrome de Vinon (83). Il suit la vallée de la Durance puis se dirige vers le nord-est en effectuant du vol de pente et en exploitant des ascendances thermiques.

Vers 14 h 15, il effectue des spirales au-dessus de la crête de la montagne du Blayeul. Après quelques spirales, il constate qu'il est trop proche du relief et qu'il ne peut pas effectuer de virage pour se dégager. Il parvient à atterrir sur le flanc est du relief à une altitude de 1 950 m environ.

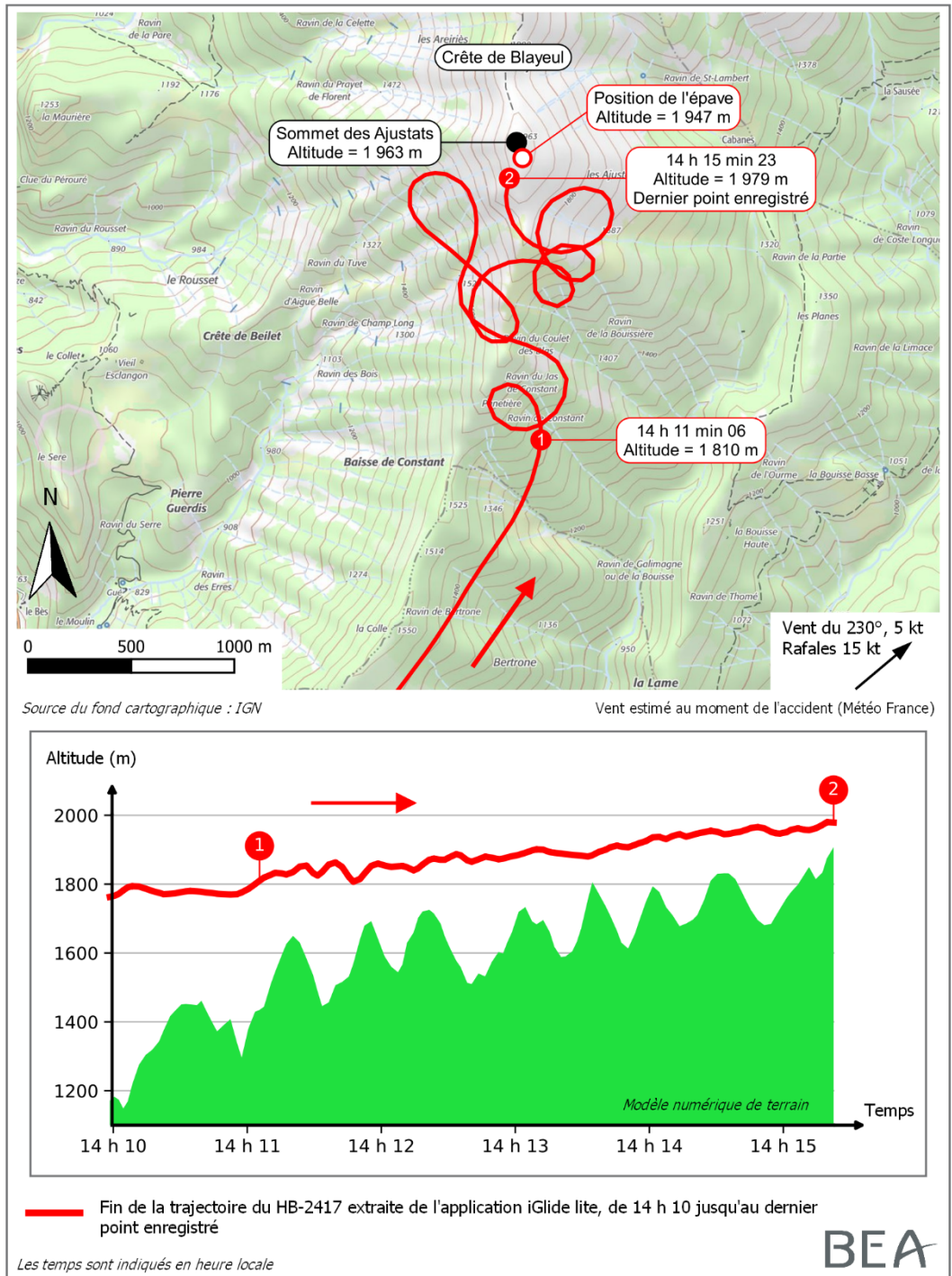


Figure 1 : Trajectoire du planeur

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Site et épave

L'épave est située sur le flanc est de la montagne du Blayeul, à proximité du sommet des Ajustats, à une altitude de 1 947 m, quelques mètres sous la crête. Il est orienté vers la crête.

Le moteur est rentré.

2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident par Météo France étaient les suivantes : vent du 230° pour 5 kt, avec des rafales à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, ciel clair avec quelques cumulus peu développés dont la base se situait à 3 600 m, température 23 °C, turbulence modérée à assez forte.

2.3 Exploitation des données enregistrées

Le planeur était équipé d'un FLARM qui n'a pas été récupéré.

Le pilote utilisait l'application « *iGlide Lite* » sur un iPod. Cette application d'aide à la préparation et au suivi de la navigation GNSS⁽³⁾ a été développée pour les véliplanes. L'iPod était connecté au FLARM dont il recevait et enregistrait les données. Le vol de l'accident y était enregistré.

Les données issues de l'exploitation de l'iPod ont permis de reconstituer la trajectoire en figure 1. Au dernier point enregistré à 14 h 15, le planeur était au-dessus de la crête, à une hauteur d'environ 70 m. Les dernières secondes du vol n'ont pas été enregistrées consécutivement à l'arrêt brutal du calculateur FLARM à l'impact.

2.4 Renseignements sur le pilote

Le pilote, propriétaire du planeur, détenait une licence de pilote de planeur délivrée par les autorités suisses. Il totalisait environ 4 000 heures de vol en planeur, dont environ 3 000 dans la région.

2.5 Témoignage du pilote

Le matin, le pilote avait suivi le briefing sécurité effectué par le chef pilote de l'AAVA⁽⁴⁾. Il indique que les conditions aérologiques rencontrées en vol n'étaient pas très favorables et qu'il y avait notamment peu de thermiques. Il précise qu'il avait dû utiliser le moteur à trois reprises pour poursuivre le vol.

Il indique qu'avant l'accident, il exploitait des ascendances thermiques au-dessus de la crête de la montagne du Blayeul en effectuant des spirales. Il pense, a posteriori, que la vitesse du planeur était trop faible.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Le pilote exploitait des ascendances thermiques en spirale à proximité du relief et à vitesse faible. Lors de ces évolutions, il s'est probablement retrouvé sous le vent du relief et le planeur a brutalement perdu de l'altitude. Le planeur étant alors sous la crête face au relief à faible vitesse, le pilote n'a pas pu effectuer de virage en toute sécurité pour s'en éloigner. Il a alors dû atterrir en urgence sur la pente, sans avoir le temps de sortir le train d'atterrissage.

⁽³⁾Global Navigation Satellite System (Système de positionnement par satellites associant différents systèmes à couverture mondiale dont le système GPS américain fait partie).

⁽⁴⁾Association Aéronautique Verdon Alpilles.

Il est rappelé, dans le manuel du pilote vol à voile, que l'exploitation des ascendances thermiques en spirale doit toujours être effectuée à une hauteur suffisante au-dessus du relief, de 150 à 200 m au minimum. En dessous de cette hauteur, il convient d'effectuer des virages alternés, face au vent, en forme de huit, l'arrivée sur la pente se faisant de façon tangentielle par un large virage débuté loin du relief.