

Accident du planeur GLASFLUGEL 304 CZ immatriculé D-5304

survenu le 9 juillet 2020
à Saint-Pons (04)

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

Heure	Vers 14 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur détruit

Collision avec des arbres en montagne

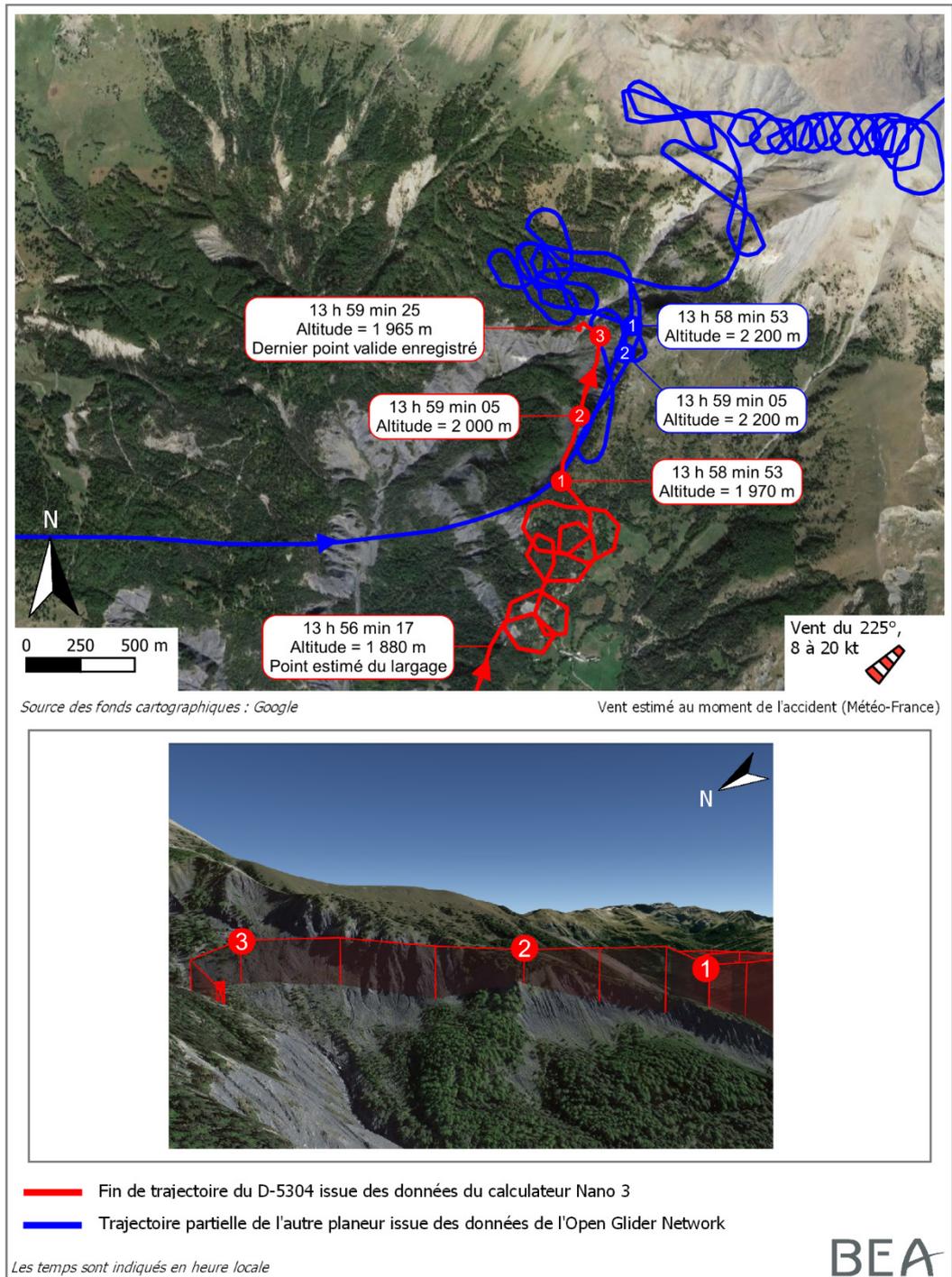
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote, des données du système FLARM du planeur ainsi que celles issues du système OGN.

Le pilote décolle, en remorqué, de l'aérodrome de Barcelonnette - Saint-Pons (04) pour un vol local.

Il largue le câble du remorqueur à une altitude d'environ 1 900 m au nord de l'aérodrome et y exploite des ascendances en spirale. Il aperçoit alors un autre planeur qui évolue en spirale, sensiblement à la même altitude et plus proche du massif du Parpaillon. Comme l'autre planeur semble monter plus vite, le pilote décide de se rapprocher de celui-ci afin d'essayer de bénéficier de meilleures ascendances (voir [illustration](#), point ❶). Il se dirige vers l'autre planeur, face au relief.

S'estimant trop proche du relief, le pilote fait demi-tour par la gauche (voir [illustration](#), point ❸). Le planeur perd alors de l'altitude et le pilote ne parvient pas à éviter la collision avec la végétation.



Trajectoire de la fin du vol

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur la zone de l'accident sont les suivantes : vent du 225° pour 8 à 20 kt, brise de vallée modérée à assez forte de secteur ouest sud-ouest, visibilité supérieure à 10 km, peu de nuages, température 21 °C, turbulence modérée, ascendances thermiques faibles au vent du relief mais avec des turbulences thermiques assez fortes localement.

2.2 Renseignements sur le pilote

Le pilote était propriétaire du planeur. Âgé de 64 ans, il était titulaire d'une licence de pilote planeur et totalisait environ 3 227 heures de vol sur planeur dont 1 120 sur type et 31 heures de vol dans le mois précédent dont 30 sur type. Il avait effectué environ la moitié de ses vols à partir de l'aérodrome de Barcelonnette - Saint-Pons.

2.3 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il a ressenti une certaine appréhension en se dirigeant vers l'autre planeur car sa zone d'évolution lui semblait un peu proche du relief et qu'il sait par expérience qu'elle est habituellement turbulente.

Il ajoute que lorsqu'il se déplaçait vers le relief en longeant un redan⁽²⁾, le variomètre était positif et la vitesse air lui semblait normale.

Du fait de son rapprochement progressif avec le relief, il a décidé de faire demi-tour pour repartir vers l'aval. Il indique qu'il s'est engagé dans un talweg⁽³⁾ et que pendant le virage serré le planeur a subi une forte descendance. Il se souvient que le variomètre affichait des valeurs entre -3.25 et -4.5 m/s. Le planeur a accroché le sommet des arbres pendant le virage.

Le pilote indique qu'il a tenté, après s'être extrait de la cabine, d'appeler par radio le centre de vol à voile de Barcelonnette sans succès. Il a activé⁽⁴⁾ manuellement sa balise de localisation personnelle (PLB) puis a joint par téléphone un membre du centre qui a alerté les secours.

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.

Scénario

Le pilote effectuait du vol thermique au nord de la vallée de Barcelonnette. Il s'est dirigé vers un autre planeur qui semblait bénéficier d'une meilleure zone d'ascendances, en longeant un redan et en suivant une trajectoire sensiblement perpendiculaire au massif du Parpaillon. Voyant que sa hauteur devenait trop faible, il a fait demi-tour. Le planeur a brutalement perdu de l'altitude et le pilote n'a pas pu éviter la collision avec la végétation.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la collision avec la végétation :

- La trajectoire suivie par le pilote en se présentant face à la paroi du relief et sa décision tardive de faire demi-tour, ce qui l'a contraint de serrer le virage.
- Le manque d'attention du pilote focalisé sur un autre planeur, ce qui a altéré sa conscience de la hauteur.
- Un phénomène aérologique local lié à la présence de redans et d'un talweg ayant pu favoriser une perte d'altitude.

⁽²⁾ Ressaut sur une surface horizontale ou verticale.

⁽³⁾ Ligne de plus grande pente d'une vallée.

⁽⁴⁾ Le centre de coordination de sauvetage (ARCC), situé à Lyon Mont Verdun, confirme que le signal de détresse lui a été transmis.

⁽⁵⁾ <http://www.ato.cnvv.net/logiciels/documents-de-reference>.

Enseignements de sécurité

Vol en montagne

Le guide de sécurité des vols en montagne⁽⁵⁾ édité par le Centre National de Vol à Voile de Saint Auban présente des recommandations fondamentales de la technique du vol en montagne. Il aborde en particulier la technique du vol proche du relief et les pièges aérologiques.

Vol proche du relief :

Il y est rappelé qu'il faut « éviter de se présenter face à la paroi et de virer au dernier moment. Une mauvaise évaluation de la vitesse sol obligerait à serrer le virage avec tous les risques que cela comporte ». Par ailleurs, il est essentiel de « maintenir une hauteur en fonction de la pente du terrain » et de « se méfier des faux-plats ».

Pièges aérologiques :

« Les évolutions des masses d'air en montagne sont complexes. Les phénomènes locaux, liés au relief, et aux interactions entre les vents, les brises, la nature des sols, l'influence maritime, les limites climatiques, etc. prennent souvent le pas sur l'aérologie générale. Il en résulte des situations qui évoluent de manière parfois inattendue et pouvant être défavorables. Attention en particulier aux lignes invisibles de descendances liées à des reliefs plus ou moins éloignés ou à des conflits de masse d'air. Ne pas hésiter dans ces cas-là à faire un changement net de direction ou à renoncer à l'objectif du vol ».

Balise de localisation personnelle

Le pilote a activé manuellement sa PLB puis a alerté les secours par téléphone. La balise permet une localisation et une récupération rapide du pilote et constitue un système d'alerte efficace en cas d'accident. L'emport d'une balise de détresse (ELT) n'étant pas obligatoire en France sur les planeurs, le BEA encourage les pilotes à s'équiper d'une PLB à titre individuel.

⁽⁶⁾ https://www.bea.aero/fileadmin/user_upload/BEA2020-0221_1.pdf

Ce sujet a été abordé de manière plus exhaustive dans le rapport concernant l'accident survenu au planeur Schleicher ASK 13 immatriculé F-CDYD survenu le 25 juin 2020 à Montagnole (73)⁽⁶⁾.