



Accident survenu au SCHEMPP HIRTH DISCUS 2C
immatriculé **OE-5751**
le dimanche 16 juillet 2023
à Méolans-Revel (04)

Heure	À 16 h 08 ¹
Exploitant	Aéroclub Flugsportverein Nötsch (Autriche)
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, planeur détruit

Vol montagne, collision avec le sol

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et des données du calculateur embarqué dans le planeur.

La veille de l'accident, un groupe constitué de quatre pilotes, dont le pilote du planeur accidenté, arrive par la route à l'aérodrome de Gap Tallard (05) avec en remorque des planeurs appartenant à leur aéroclub autrichien. Ils prévoient de rester deux semaines à Gap. Une association basée sur l'aérodrome de Gap leur fournit l'hébergement, les informations nécessaires à la préparation des vols et le remorquage.

Les vols débutent le lendemain de l'arrivée du groupe de pilotes. À 13 h 34, le pilote du OE-5751 décolle en remorqué. À 13 h 42, le pilote du planeur largue le câble à une altitude de 1 645 m (voir **Figure 1**, point ②). Le pilote exploite des ascendances thermiques et poursuit sa route en direction de l'est. À 15 h 27, il atteint l'altitude de 4 200 m. À 15 h 30, à une altitude de 4 015 m et à une distance de 82 km de l'aérodrome de Gap-Tallard, le pilote fait demi-tour en direction du sud-ouest (point ③). Il profite encore de quelques ascendances thermiques, puis à partir de 15 h 54, chemine avec un taux de descente moyen de 1 m/s. À 16 h 07 min 47, alors qu'il se trouve à une altitude de 2 918 m et à une hauteur de 263 m, le planeur fait une chute brutale (point ④). Le dernier taux de descente calculé est de 32 m/s. Le planeur entre en collision avec le versant de la montagne à une distance de 130 m et 150 m plus bas que le dernier point enregistré, ce qui correspond à une chute selon une pente de 50 degrés.

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

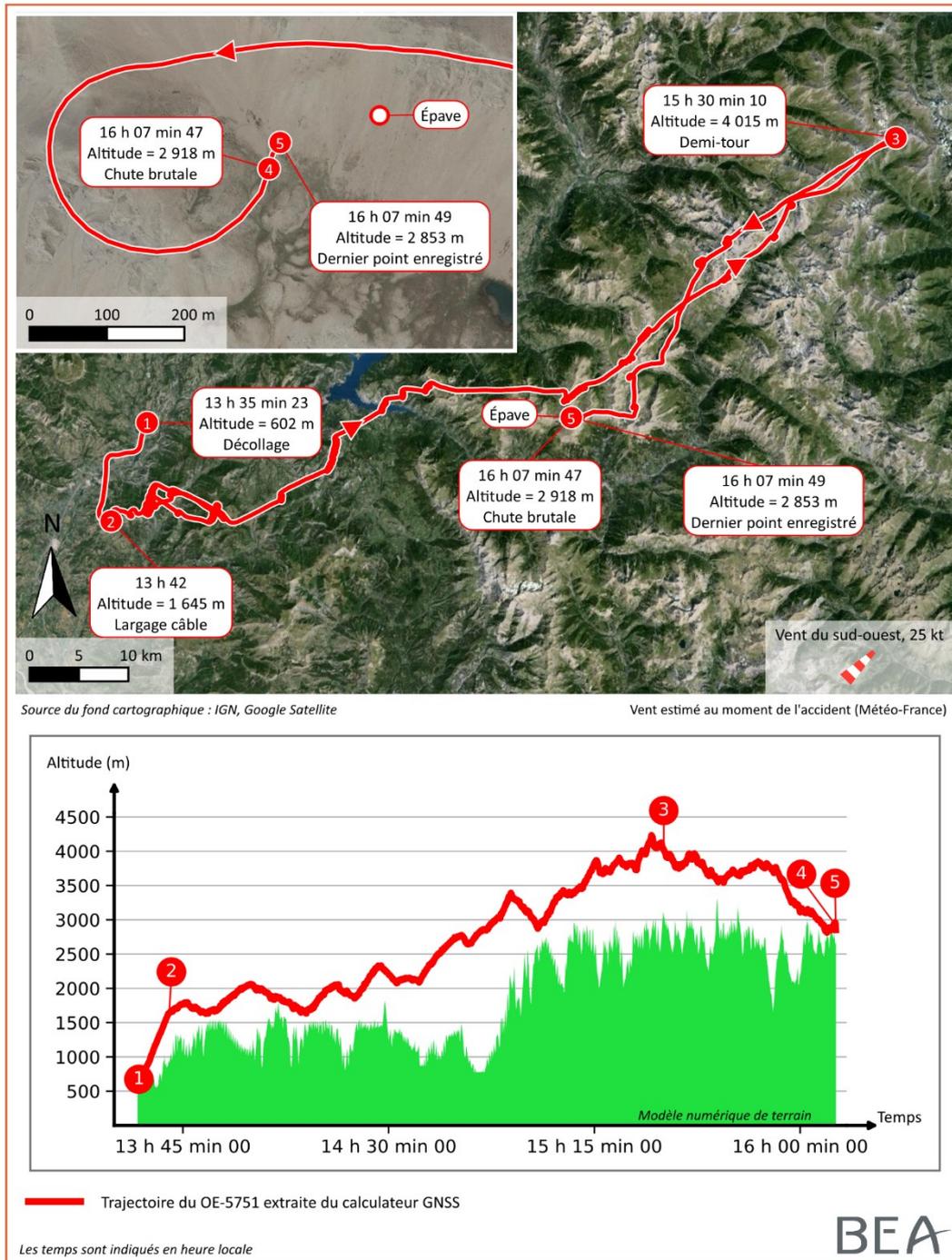


Figure 1 : trajectoire du vol (Source : BEA)

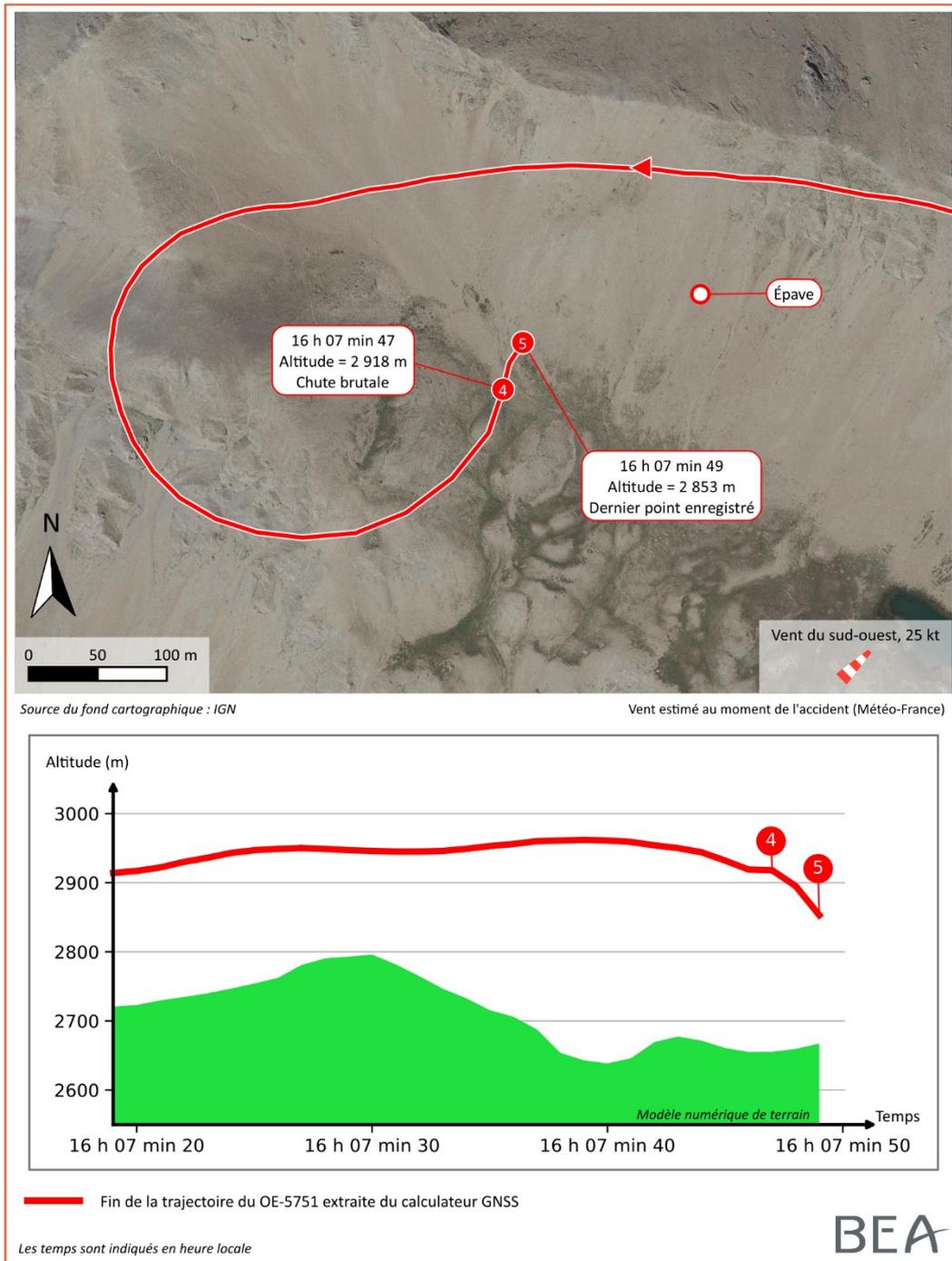


Figure 2 : fin de la trajectoire du vol (Source BEA)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site et sur l'épave

Le planeur repose sur le flanc de la montagne dont la pente est de l'ordre de 30 degrés. L'épave, regroupée, est située à 2 690 m d'altitude à proximité de la tête de l'Aupet (05).



Figure 3 : position de l'épave

(Source : Peloton de gendarmerie de haute montagne (PGHM) de Jausiers)

Les aérofreins sont retrouvés sortis. L'enquête n'a pas permis de déterminer si les aérofreins étaient sortis avant l'impact ou si leur déploiement est une conséquence de la collision avec la montagne.

Les dommages montrent que le planeur est entré en collision avec la montagne de face. L'avant est détruit, tout comme les bords d'attaque des ailes. L'arrière est relativement en bon état.

Les commandes de vol ont été examinées. La continuité sur les axes de tangage et de lacet a pu être établie. Une biellette sur l'axe de roulis est manquante². L'examen des liaisons présentes sur l'axe de roulis montre des dégâts consécutifs à la collision avec le sol.

Le manomètre du système d'oxygène est sur zéro et le sélecteur est positionné entre « normal » et « delay ». Il est possible que le pilote ait utilisé de l'oxygène pendant son vol et que le contenu de la bouteille se soit vidé entre le moment de l'accident et l'arrivée sur l'épave. Le planeur était équipé d'une balise de détresse, mais la connexion avec l'antenne émettrice a été rompue lors de la collision avec le sol. Le sélecteur de la balise a été retrouvé en position « off », mais il a pu être déplacé lors de l'accident car on observe une trace de choc sur le sélecteur.

2.2 Renseignements météorologiques

L'enquête n'a pas permis de déterminer quelles étaient les informations météorologiques à la disposition du pilote avant le vol.

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France étaient les suivantes : vent de secteur sud-ouest, d'intensité moyenne 10 kt³ avec des rafales de 25 à 30 kt, CAVOK, température 16 °C, QNH 1 022 hPa.

D'après le modèle AROME de Météo-France, les rafales dépassaient de deux à trois fois la vitesse moyenne du vent, indiquant la présence de turbulence en basses couches (voir **Figure 4**). Cette turbulence était due aux fortes ascendances thermiques sur le relief et aux fortes brises de pente et de vallée (échauffement diurne important, température de 30 °C dans la vallée de l'Ubaye).

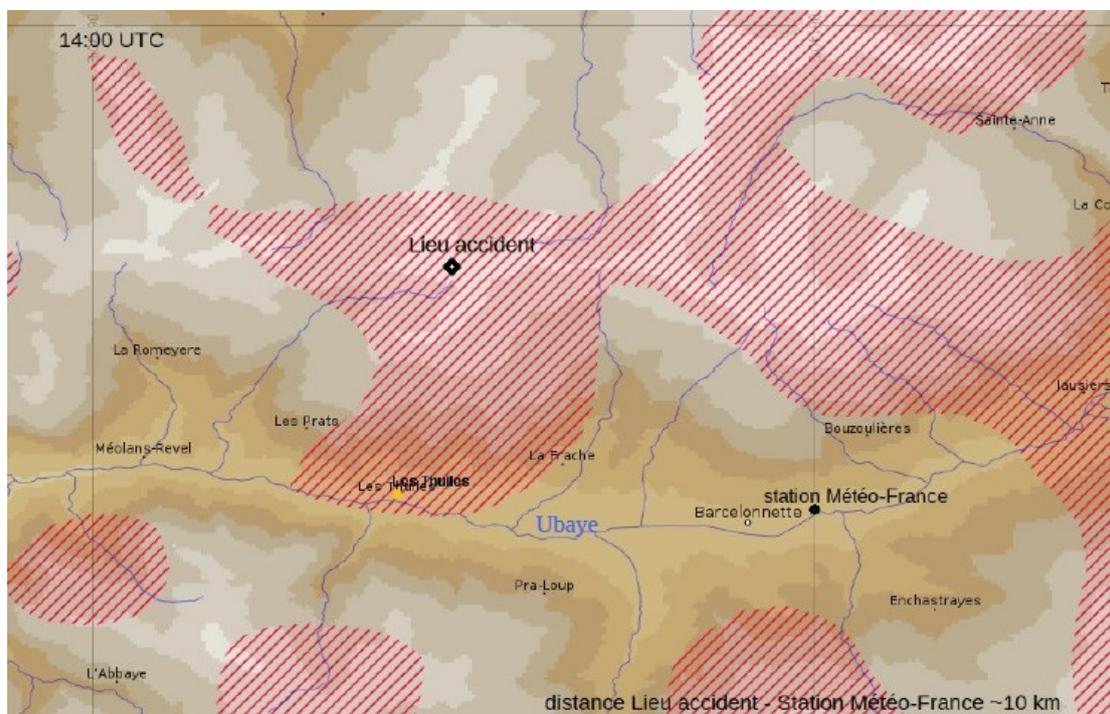


Figure 4 : carte de turbulence à 16 h (Source : Météo France, modèle AROME)
Les hachures rouges représentent des zones de turbulence modérée à forte.

² Elle a probablement été laissée sur le site de l'accident.

³ Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

Des randonneurs situés à proximité du lieu de l'accident indiquent que la visibilité était excellente avec quelques cumulus en fin d'après-midi avec une base à une altitude estimée supérieure à 3 500 m. Ils ont observé à 2 700 m un vent de secteur sud-ouest qu'ils estiment entre 50 et 60 km/h alors qu'à 2 200m il n'y avait pas de vent.

Le responsable de l'association ayant accueilli les pilotes à GAP indique que la journée de l'accident était très turbulente. Le vent était de l'ordre de 40 kt à une altitude de 3 000 m. Des pilotes ayant volé dans la région lui ont rapporté qu'ils s'étaient fait secouer. Il faisait également très chaud à Gap.

2.3 Expérience du pilote

Le pilote, âgé de 62 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur de 2001 assortie des qualifications remorquage, décollage autonome, motoplaneur. Il totalisait 2 500 heures de vol en planeur, dont 35 dans les trois derniers mois. Les 22 avril, 26 et 27 mai et 7 juillet 2023, il avait réalisé quatre vols locaux avec le planeur OE-5751 au départ de l'aérodrome de Gailtal (Autriche) pour une durée totale de 23 h.

Il était également titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL (A) depuis 1993 avec une expérience d'environ 900 heures de vol.

D'après le responsable de l'association ayant accueilli les pilotes à Gap, le pilote avait déjà volé au départ de l'aérodrome de Gap en 2022 pendant une période d'environ deux semaines. Les années précédentes, il avait pour habitude de voler à Sainte-Croix sur Verdon (04).

2.4 Témoins de l'accident

Des randonneurs indiquent avoir observé tout l'après-midi des planeurs qui cheminaient au-dessus des crêtes avec leur bruit de sifflement caractéristique. Au moment de l'accident, ils rapportent avoir perçu un sifflement plus important que ceux précédemment entendus, suivi d'un bruit qui leur a fait penser à un accident. En continuant leur chemin, ils ont aperçu l'épave du planeur au-dessus de leur position. Ils n'étaient pas en mesure d'appeler les secours car ils n'avaient pas de réseau téléphonique. Ils ont estimé que leur distance par rapport à l'épave était trop importante et qu'il valait mieux descendre rapidement dans la vallée pour appeler les secours. Ils n'ont pu retrouver du réseau qu'une heure plus tard et ont immédiatement appelé la gendarmerie.

Note : L'hélicoptère des secours est arrivé vers 18 h 30 sur le site de l'accident dont la position a été estimée à partir de la dernière position transmise par le FLARM du planeur sur le réseau OGN.

2.5 Aspects médicaux

Les examens pathologiques ont révélé l'existence d'un contexte pouvant favoriser la survenue de troubles du rythme cardiaque incapacitants.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

Après deux heures et demie de vol local en montagne à l'est de l'aérodrome de Gap-Tallard, le planeur a perdu rapidement de l'altitude et est entré en collision avec le flanc de la montagne. L'examen de l'épave du planeur n'a pas permis de mettre en évidence d'élément technique pouvant expliquer cette chute brutale.

Les examens pathologiques réalisés sur le pilote ont mis en évidence un contexte pouvant favoriser la survenue de troubles du rythme cardiaque sans pouvoir apporter d'élément permettant d'accréditer avec certitude l'hypothèse d'un malaise en vol.

Les conditions du jour étant délicates avec beaucoup de turbulence, il n'est pas exclu qu'un phénomène aérologique ait pu faire perdre au pilote le contrôle du planeur.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.