



Accident survenu au Rolladen-Schneider LS6-B
immatriculé **OH-726**
le jeudi 25 avril 2024
sur l'aérodrome de Seyne-les-Alpes (04)

Heure	Vers 12 h 30 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote grièvement blessé, planeur endommagé

Manœuvre d'évitement de la végétation, décrochage à faible hauteur, atterrissage dur

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages ainsi que des données FLARM du planeur

La veille de l'événement, le pilote réalise un vol d'onde au départ de l'aérodrome de Fayence (83). Il prévoit de voler en direction de l'Italie puis de revenir à Fayence. Au retour, le pilote ne parvient pas à rester dans la couche ondulatoire laminaire et repasse dans la couche sous-ondulatoire turbulente. Il tente pendant plusieurs heures de gagner de l'altitude dans la vallée de l'Ubaye, sans y parvenir. Il se dirige alors vers Seyne-les-Alpes où il atterrit après neuf heures de vol.

Le lendemain, le pilote se prépare pour un vol de retour à Fayence. À 12 h 28, la treuillée est lancée (voir **Figure 1**, point **1**), puis le pilote largue le câble à une hauteur² d'environ 350 m (point **2**).

Il contourne la ville de Seyne³ puis cherche des ascendances en effectuant des spirales. Son altitude ne cesse de diminuer. À 12 h 32, à une hauteur d'environ 100 m (point **4**), le pilote décide de revenir sur l'aérodrome de Seynes-les-Alpes. En début de branche vent arrière main gauche pour la piste 31, il s'estime trop bas et décide d'atterrir en piste 13. Le pilote indique qu'en raison d'arbres sur sa trajectoire (point **6**), il effectue alors une action à cabrer pour les survoler. Cette action provoque le décrochage du planeur suivi d'un atterrissage brutal sur la piste.

Le pilote ressent immédiatement une forte douleur dans le dos. Il sort du planeur, mais ne parvient pas à marcher. Le chef pilote le rejoint, l'allonge sur l'herbe et appelle les secours.

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

² Ce qui correspond à une hauteur d'environ 330 m par rapport au seuil de piste 31.

³ La ville de Seyne se situe à 1,2 km au nord-ouest de l'aérodrome.

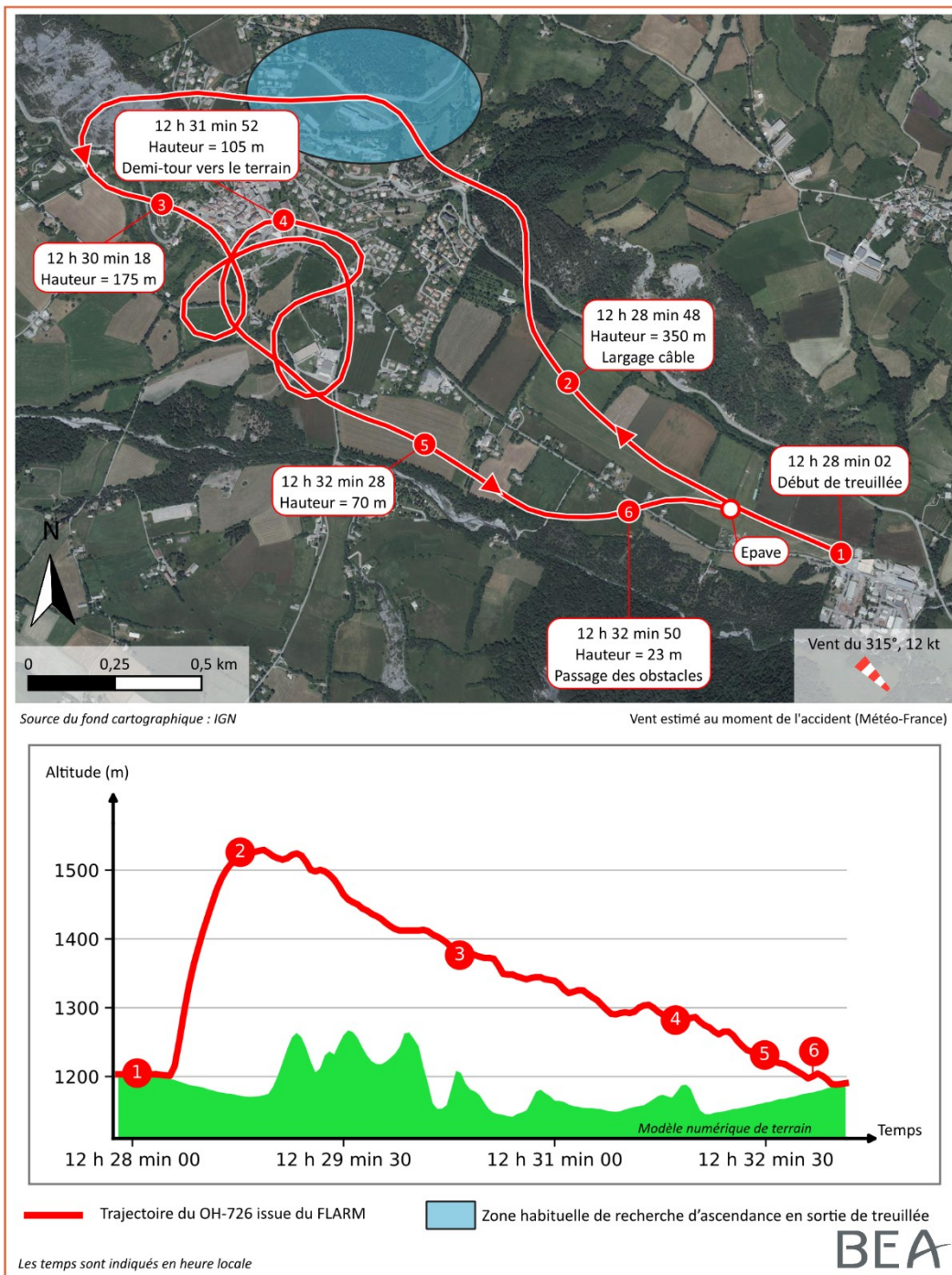


Figure 1 : trajectoire de vol du planeur

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignement sur l'aérodrome

L'aérodrome de Seyne-les-Alpes est un aérodrome privé avec restrictions d'accès⁴. Il dispose d'une piste en herbe 13-31 de 850 m x 45 avec une pente de moyenne de 3 % (montante au QFU 13°).

⁴ La fiche BASULM de l'aérodrome est disponible à ce lien : [LF0430](#).

2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France à proximité du lieu de l'accident et vers 16 h étaient :

- un temps calme et sec ;
- un vent de 10 à 15 kt avec des rafales jusqu'à 20 kt de secteur nord-ouest ;
- un ciel clair ;
- un QNH de 1 007 hPa.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 47 ans, est titulaire d'une licence de pilote de planeur SPL depuis 2015 assortie des qualifications décollage au treuil et en remorquage. Il est également titulaire d'une licence de pilote d'avion PPL(A) et d'une licence de pilote d'ULM finlandaise.

Il totalisait environ 1 150 heures de planeur (dont 848 h sur LS6), 860 heures d'ULM et 60 heures d'avion. Dans les trois mois précédant l'accident, il avait volé 86 h, uniquement en planeur.

Il a réalisé 280 treuillées au total dont 45 dans les 12 mois précédant l'accident, la dernière avant l'accident avait eu lieu en septembre 2023.

2.4 Renseignements sur le planeur

Le LS6 OH-726 est un planeur monoplace d'une envergure de 15 m, de finesse maximum d'environ 42 et avec un taux de chute minimale de 0,6 m/s.

Le pilote est propriétaire du planeur depuis 2020.

Compte tenu des circonstances de l'événement, le BEA ne s'est pas déplacé sur le site de l'accident et n'a pas examiné le planeur. D'après les déclarations du pilote et les constatations faites par la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA), les dégâts sont limités au train d'atterrissage. Les volets ont été retrouvés en position atterrissage.



Figure 2 : planeur après l'accident (Source : BGTA)

2.5 Témoignages

2.5.1 Témoignage du pilote

Le pilote explique qu'en sortie de treuillée il s'est dirigé vers la ville de Seyne, car il avait vu un planeur y spiraler quelques minutes avant de décoller. Il n'a finalement pas trouvé de courant ascendant, n'a rencontré que des « variomètres » négatifs et s'est vite retrouvé bas. Il a alors décidé de se diriger vers la vent arrière pour la piste 31 en raison de la direction du vent. Lors de la transition, il a également rencontré des variomètres négatifs. En début de vent arrière, il s'est estimé trop bas pour poursuivre le circuit de piste et a décidé d'atterrir en piste 13. Le pilote indique ne plus se souvenir de ses actions sur les volets.

Le pilote indique également qu'il réalise régulièrement des circuits dans les Alpes et est habitué des décollages au treuil. Il précise que pour la longueur de câble à Seyne-les-Alpes (1 100 m), il s'attendait à sortir de treuillée à une hauteur plus importante.

Il ajoute également qu'en Finlande, il a pour habitude de décoller avec un calage altimétrique au QFE. À Seyne, le pilote s'est calé au QNH conformément aux pratiques du club. Le fait d'avoir décollé avec un calage au QNH a pu, selon lui, biaiser l'estimation de sa hauteur au cours du vol.

Le pilote précise qu'il a subi un tassement de vertèbres lors de l'accident dont il s'est remis complètement en deux mois.

2.5.2 Témoignage du chef pilote de Seynes Alpes Gliding Association

Le chef pilote explique que la pratique habituelle en sortie de treuillée est de rechercher des ascendances sur les crêtes au nord et à proximité de l'aérodrome. La piste 13 est préférentielle pour l'atterrissage en raison de la pente, cela même en cas de vent arrière faible (jusqu'à 15 km/h).

Selon lui, à cette période de l'année et à l'heure du décollage du pilote, les conditions aérologiques ne sont généralement pas favorables. Il est préférable d'attendre que la brise s'installe en début d'après-midi. Le chef pilote explique avoir proposé au pilote d'attendre pour décoller.

Il indique que bien que le pilote n'ait jamais réalisé de treuillée à Seyne, au regard de son expérience globale et en treuillée, il a uniquement réalisé un briefing au sol (principalement sur les différents cas de casse de câble, les champs vachables à proximité de l'aérodrome et les spécificités de la piste) avec lui avant son départ. Le pilote est sorti de treuillée à une hauteur, nominale selon lui, de 350 m.

Il a observé le pilote se rapprocher de l'aérodrome à quelques dizaines de mètres de hauteur, initialement en direction de la vent arrière pour la piste 31. Il l'a alors contacté par radio et lui a suggéré de se reporter directement vers la finale 13 compte tenu de sa hauteur. Il a ensuite vu le pilote converger vers la piste 13, remonter légèrement pour ne pas entrer en collision avec des arbres en bord de piste, puis le planeur a décroché à plat, au-dessus de la piste, à une hauteur d'environ 5 m.

2.6 Consultation de la Fédération de Vol en Planeur

D'après la FFVP, la hauteur en sortie de treuillée pour un câble de 1 100 m de longueur est habituellement environ égale à 400 m. Cependant, compte tenu de l'altitude de l'aérodrome de Seyne (3 937 ft), une hauteur de 350 m peut être attendue.

La FFVP précise également que la règle de sécurité recommandée aux pilotes lors de recherche d'ascendance à proximité d'un aérodrome est de s'intégrer en vent arrière à une hauteur minimale de 250 m.

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Le pilote a décollé pour la première fois de l'aérodrome de Seyne-les-Alpes, au treuil. Il a largué le câble à une hauteur de 350 m environ puis s'est éloigné de l'aérodrome pour spiraler dans une zone où il avait vu un planeur avant son décollage.

Il a commencé ses spirales à une hauteur d'environ 175 m, inférieure à la hauteur minimale préconisée par la FFVP pour s'intégrer en circuit d'aérodrome.

Cette zone était peu propice à la présence d'ascendance, compte tenu des conditions aérologiques à cette période de la journée. Le planeur a perdu de l'altitude et le pilote a fait demi-tour vers la branche vent arrière pour la piste 31 alors qu'il était à une centaine de mètres de hauteur. Réalisant qu'il était trop bas, il a finalement changé son plan d'action en se dirigeant vers la piste 13. En rejoignant la piste sur le côté de cette dernière, le pilote s'est retrouvé face à des arbres et il a cabré le planeur pour passer au-dessus. Le planeur a ensuite décroché à quelques mètres de hauteur et est entré en contact durement avec la piste.

Facteur contributif

La forte volonté du pilote de rentrer à Fayence a pu contribuer à l'interruption tardive du vol.

Enseignements de sécurité

Coussin amortisseur d'énergie

Le pilote n'avait pas emporté de coussin amortisseur d'énergie.

Le rapport de l'accident survenu au planeur LS6 immatriculé [D-6423](#) le 26 juin 2021 mentionne que la présence d'un coussin amortisseur d'énergie en Dynofoam a très probablement permis d'atténuer les conséquences sur le pilote d'un contact violent avec le sol.

L'association britannique de vol à voile a publié un [article sur l'utilité d'utiliser ce type d'équipement](#).

Le pilote s'est équipé d'un coussin en Dynofoam après l'accident.

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.