



Accident du planeur SCHEMPP HIRTH - DUO DISCUS
immatriculé **F-CXBD**
survenu le 22 avril 2022
au col du Portillon (31)

Heure	Vers 15 h 40 ¹
Exploitant	Aéroclub de Luchon
Nature du vol	Vol de découverte
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

Collision avec le relief, en vol de pente, lors d'un vol de découverte

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et des données FLARM du planeur.

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle en remorqué de l'aérodrome de Bagnères-de-Luchon (31) à 15 h 25. Il largue le câble vers 1 700 m d'altitude (voir *Figure 1*, point **1**) et chemine le long des reliefs au nord du col du Portillon. Il effectue ensuite quelques spirales. Le planeur ne gagne pas d'altitude et le pilote trouve que les conditions sont trop turbulentées. Il décide de faire demi-tour et de rejoindre l'aérodrome.

Alors qu'il longe le relief, il perd le contrôle du planeur. Celui-ci touche le sol et rebondit avant de s'immobiliser sur la pente.

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

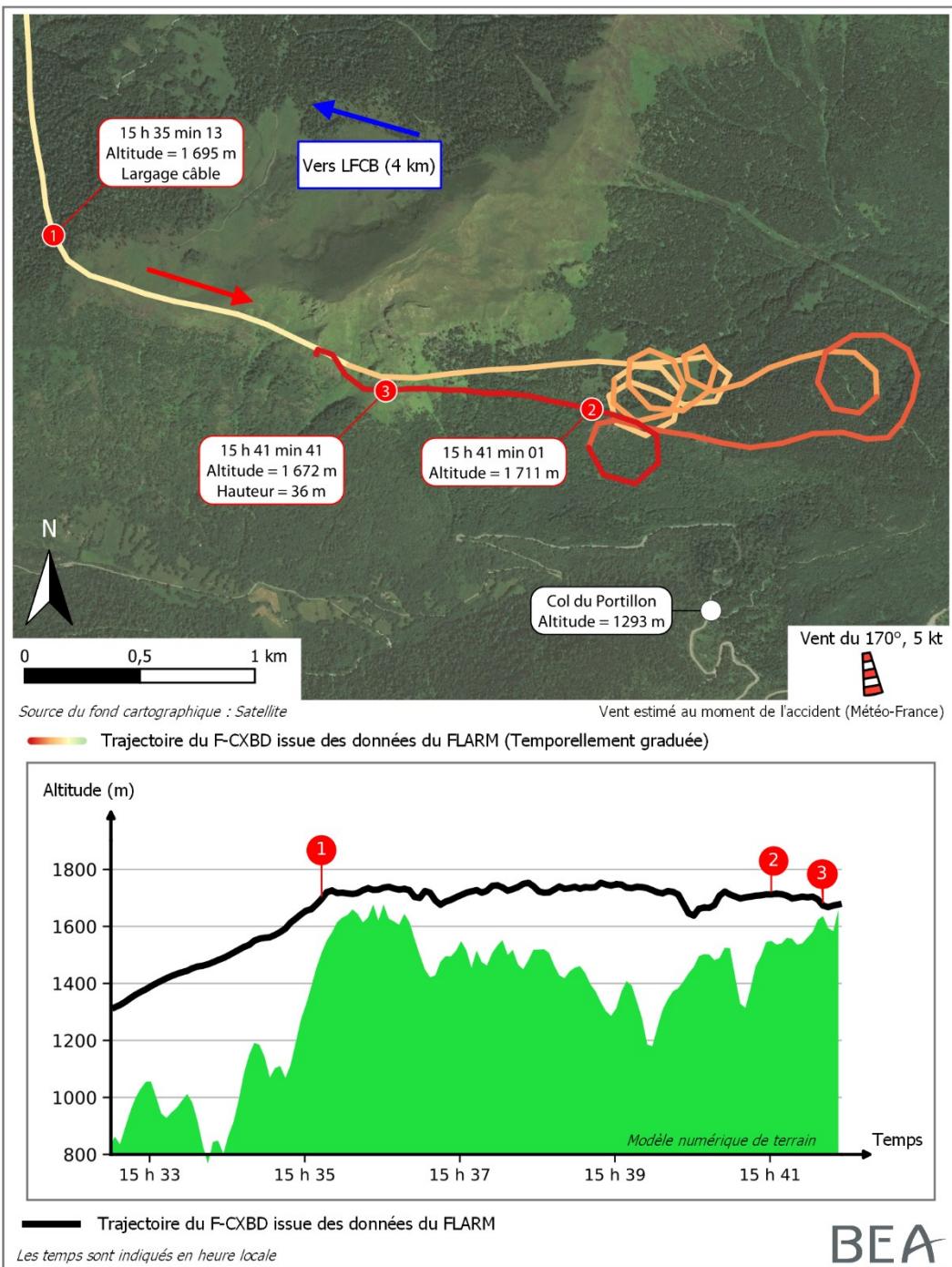


Figure 1 : trajectoire

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Site et épave

L'épave se situe sur une pente à 1 660 m d'altitude, en équilibre : l'aile gauche est retenue par un rocher, l'aile droite et le nez touchent le sol. La queue du planeur est rompue et la verrière est fissurée. Compte tenu des conditions d'accès difficiles, aucun examen n'a pu être effectué sur site.



Figure 2 : photo de l'épave (Source : aéroclub de Luchon)

2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 170° pour 5 kt avec des rafales à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, altocumulus fragmentés dont la base se situait à environ 4 500 m d'altitude, ciel couvert par des cirrus vers 5 500 m d'altitude, température 12 °C, turbulence faible à modérée.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 65 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur SPL. Il totalisait 1 353 heures de vol, dont 22,5 dans les trois mois précédents. Il effectuait régulièrement des vols de découverte.

Il était également titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) et de la qualification de remorquage. Il était également mécanicien au sein de l'association.

2.4 Témoignage du pilote

Le pilote indique qu'il avait réalisé un vol de découverte de 35 minutes dans le même secteur avant celui de l'accident. Il ajoute que ce vol précédent s'était déroulé dans de bonnes conditions, avec un vent modéré à l'altitude où il évoluait. Il précise que les conditions étaient plus turbulentées lors du vol de l'accident en changeant de vallée, le vent étant « plus marqué et haché ». Il a effectué quelques spirales puis en raison de l'inconfort du passager, il a pris la décision de faire demi-tour. Lors du retour, il a ressenti l'effet d'un vent traversier fort. Il explique que le planeur a subitement dérivé sur la droite. Il a essayé de contrer la dérive tout en essayant de s'éloigner du relief. Il indique qu'il avait le manche en butée à gauche, sans que le planeur semble réagir aux commandes. Le planeur a touché le sol et rebondi, puis tourné de 270° par la gauche, avant de s'immobiliser avec le nez face à la montagne.

Il précise qu'il connaît bien cette zone de relief et sait qu'elle est à éviter par fort vent du sud. Il n'a pas pensé que les conditions avaient évolué si rapidement à cet endroit.

2.5 Témoignage du chef pilote du club

Le chef pilote du club indique qu'il y avait du vent du sud pouvant atteindre 30 à 40 km/h et qu'il était possible de voler dans ces conditions. Il ajoute que l'endroit où a eu lieu l'accident est à éviter en cas de fort vent du sud en raison des risques de se retrouver déventé.

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

Lors d'un vol de découverte, le pilote a estimé que les conditions étaient trop turbulentes pour le confort du passager et a fait demi-tour. Alors qu'il longeait le relief sur un trajet qu'il avait déjà emprunté plus tôt dans la journée, il a rencontré des rabattants qui ont fait dériver le planeur sur la paroi. Celui-ci a touché le sol et rebondi avant de s'immobiliser sur la pente.

Facteur contributif

A pu contribuer à la perte de contrôle :

- l'absence de marges supplémentaires prises par le pilote sur le trajet retour, après s'être rendu compte de la dégradation des conditions aérologiques.

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.