

ACCIDENT

survenu au planeur immatriculé F-CHPG

Événement :	atterrissement en campagne manqué.
Causes identifiées:	prise en compte insuffisante des conditions météorologiques et des consignes de l'aéroclub, manque de concertation entre pilotes conduisant à une absence de prise de décision.

Conséquences et dommages :	pilote et passager blessés, aéronef détruit.
Aéronef :	planeur Schemp - Hirth " Duo - Discus ".
Date et heure :	mardi 11 juillet 2000 à 15 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	La Charce (26), lieu dit Fond-du-Buis.
Nature du vol :	circuit.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	- X : pilote, 55 ans, VV de novembre 1966, 8000 heures de vol, dont 1520 sur type et 50 dans les trois mois précédents. - Y : pilote, 64 ans, VV de juillet 1953, 3000 heures de vol, ITV de septembre 1986, 1800 en instruction.
Conditions météorologiques :	voir annexe 1.

Circonstances

Pour ce vol, le commandant de bord (X) se trouve en place arrière. X et Y volent ensemble pour la première fois. Après le décollage de Vinon-sur-Verdon à 12 h 40 le planeur est largué au-dessus du lac de Cadarache et évolue à une altitude de 1300 mètres sous la base des cumulus.

Déroulement du vol

Le témoignage des pilotes et les données enregistrées par le GPS permettent de décrire le déroulement du vol.

Le premier quart est assuré par Y, qui après avoir atteint la Bastide-des-Jourdans, effectue un demi-tour vers la zone de largage afin de garder le local de Vinon-sur-Verdon et de trouver une ascendance.

Au point de sortie est de Vinon-sur-Verdon, le pilote X est aux commandes, il exploite une ascendance et monte jusqu'à une altitude de 1700 mètres. Il prend le cap ouest en cheminant sous les cumulus et se trouve alors à 1100 mètres QNH aux alentours

de la Tour-d'Aigues, il vire au cap nord-est pour gagner la pente du Luberon et survole la Bastide-des-Jourdans à 900 mètres QNH. Enregistrant un taux de chute de 4 m / s et le local de Vinon étant compromis, il franchit le Luberon et trouve une ascendance lui permettant d'atteindre 1700 mètres QNH. Le pilote prend la direction du Mont Ventoux où les conditions météorologiques paraissent meilleures.

Y reprend les commandes et évolue à la base des cumulus entre 1700 et 1900 mètres d'altitude. Il explique que les observations météorologiques passant à l'ouest de Saint-Christol ne sont pas en adéquation avec les informations transmises par Saint-Christol. Il estime le vent du 290° plutôt que nord-ouest.

Arrivé près du belvédère de la Grave, dans la partie est du Ventoux, X entame le quatrième quart. A 1600 mètres QNH et en local de Saint-Christol, le pilote décide d'évoluer sur la face nord du Mont Ventoux, cap à l'ouest, pour atteindre la pointe sud-ouest de celui-ci en face de la vallée du Rhône. Y signale à X que le taux de chute est négatif et que le dégagement sur Saint-Christol n'est plus possible. X lui indique qu'avec ce type de conditions, il devrait rencontrer des ascendances thermodynamiques. Ses prévisions se concrétisent. Le planeur monte jusqu'à 1900 mètres QNH, cap à l'est, en direction du signal du Ventoux.

X laisse les commandes à Y afin de manipuler son GPS et les reprend après avoir obtenu un cap pour rejoindre le col de Gabre. Il évolue au cap 030° en marge d'une zone ombragée, Y lui fait remarquer que dans l'est le temps est ensoleillé. Restant sur la même trajectoire, le planeur arrive à l'est du village de Rémuzat. Le pilote exploite les ascendances sur ce site puis se dirige au cap nord vers la montagne d'Oule. Cet endroit s'avère inexploitable et X modifie le cap pour rejoindre le village de Chalencon par la montagne de Longue Serre. Il survole à 1600 mètres QNH l'altisurface de la Motte-Chalençon. Y lui recommande d'une part de rester en local de Rosans et d'autre part évoque la possibilité de se poser sur l'altisurface puisqu'il possède la qualification de site. X lui répond que non seulement le GPS indique qu'ils sont en local de Rosans jusqu'à 1100 mètres QNH mais aussi qu'il estime l'atterrissement difficile sur une plate-forme qu'il ne connaît pas. Arrivant sur les reliefs de la montagne de Longue Serre, les conditions aérologiques ne permettent pas au pilote de continuer son circuit vers Chalencon-Village. Il décide de retourner dans la vallée en longeant la rivière Oule sur son côté ouest, laissant l'altisurface à gauche du planeur sur l'autre versant de la vallée en contre-haut.

Le vent est nul, le taux de chute est alors négatif et constant, dans un secteur encaissé et inhospitalier. Le pilote (X) se dirige vers le village de La Charce et l'équipage se prépare pour un atterrissage en campagne après avoir repéré un terrain. Le planeur heurte une bosse située à l'entrée du champ, le poste avant percute le sol violemment et la poutre de queue se rompt.

Préparation du vol

Le briefing journalier effectué dans la matinée était le suivant :

- première partie : un exposé météo au vue des informations fournies par Météo France (voir bulletin aérologique page suivante) et des observations du chef pilote :

" Traîne active en marge d'un système dépressionnaire induisant un flux d'WNW assez fort, 20 kt rafale à 30 / 35 kt au sol. Effet de foëhn prononcé sur la vallée Durance d'où nébulosité et instabilité réduites sur cette zone."

- deuxième partie : sur les consignes du club en corrélation avec les informations météorologiques du jour :

" Il est demandé aux pilotes de travailler exclusivement en local des aérodromes en dernier lieu la vallée Durance (ouverte, peu de reliefs). Dans tous les cas bannir les champs vachables, même répertoriés (cf Guide des Aires de Sécurité), à cause des turbulences engendrées par les rotors sous le vent des reliefs. Il est impossible d'apprécier force et direction du vent, rendant alors la précision d'atterrissement plus qu'aléatoire. "

De manière plus générale d'appliquer les règles de vol local suivantes :

prendre la demi-finesse nominale du planeur (soit $f = 20$ dans le cas présent) + 250 mètres pour le tour de piste pour les calculs d'autonomie, à majorer par vent fort.

Le pilote X n'a pas assisté à ce briefing le jour de l'accident car il prenait livraison de son GPS. Y lui a communiqué les données avant d'entreprendre le vol.

Analyse

Le calcul des distances pour rejoindre les dégagements effectué par le GPS est précis mais celui-ci ne prend pas en compte l'altitude des reliefs ou des cols à franchir. L'altitude du planeur devient donc insuffisante pour rejoindre le terrain envisagé. Par exemple, dans le secteur de La Motte-Chalencou, la crête ou le col de Pommerol sont à peine plus bas (une centaine de mètres environ), l'altitude initiale est insuffisante pour rejoindre le local de Rosans.

Les observations météorologiques du pilote Y ne sont pas en adéquation avec les informations transmises par Saint-Christol, il estime le vent du 280° plutôt que nord-ouest. Cependant X compte exploiter les effets dynamiques des versants nord-nord-ouest des reliefs mais le vent, plutôt d'un régime d'ouest, est parallèle aux lignes de crêtes.

Les champs évoqués comme dégagements possibles ne permettent pas d'assurer un atterrissage dans de bonnes conditions (Séderon et Rosans sont tous deux très exposés aux problèmes de turbulences dans les basses couches par ce type de situation).

L'obstination du commandant de bord (X) à se fier aux conditions météorologiques transmises par Saint-Christol et aux données de son GPS a amené l'équipage à évoluer dans une zone ne tenant compte ni des consignes de sécurité diffusées dans le briefing ni des conditions météorologiques locales.

Lorsque l'atterrissement en campagne devient inéluctable, la communication devient pratiquement inexistante malgré les sollicitations de Y pour le choix de la trajectoire en longue finale.

Aucune check-list de précaution et aucun message de détresse n'ont été effectués lors de la phase finale du vol.

Annexe 1

Conditions météorologiques estimées sur la zone de l'accident :

Ciel nuageux par 2 à 4/8 de Cu avec possibilité de 1/8 de Cb vers 1100 à 1300 m et 2 à 3/8 d'Ac vers 2400 m.

Visibilité 25 à 30 km.

Vent au sol de secteur 260° à 300° de 10 à 15 kt turbulent avec des rafales de 20 à 25 kt. Possibilité de rotors sous le vent des reliefs avoisinants la zone de La Charce.

Bulletin aérologique de Saint-Auban du mardi 11 juillet 2000 pour le vol à voile et le vol libre sur les Alpes du Sud.

Situation générale :

En altitude : Un thalweg axé à 00 h UTC de la mer du Nord aux Pyrénées se décale vers les Alpes.

En surface : Une dépression se creuse lentement sur le golfe de Gênes. Courant d'WNW devenant modéré.

QNH : 1003 hPa.

Vents prévus pour l'après - midi :

Surface : Près du Var et des Alpes Maritimes, WNW 15 / 20 kt, raf 30 kt. Ailleurs, WNW 10 / 15 kt, raf 25 kt.

Masse d'air :

Radiosondage de Nîmes de 00 UTC : Air instable jusqu'à 3400 m, avec une tranche très humide entre 2300 et 3400 m.

Nuages :

Ciel d'aspect changeant avec des passages de Cu. Evolution en Cb le soir.

Conditions particulières :

Averses isolées, en particulier sur le relief. Elles peuvent prendre un caractère orageux le soir. Limite pluie – neige vers 1800 / 2000 m.

accident du F-CHPG le 11 juillet 2000

**Trajectoire du planeur enregistrée par le GPS reportée sur carte IGN / OACI au
1/500 000**

