

**Accident** du planeur Centrair 101-A  
immatriculé **F-CHFT**  
survenu le 18 avril 2018  
à Bagnères-de-Luchon (31)

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

<b>Heure</b>	À 14 h 15 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Association Vélivole et Aéronautique Toulousaine
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote blessé, planeur détruit

**Perte de contrôle, collision avec la cime des arbres  
puis le relief**

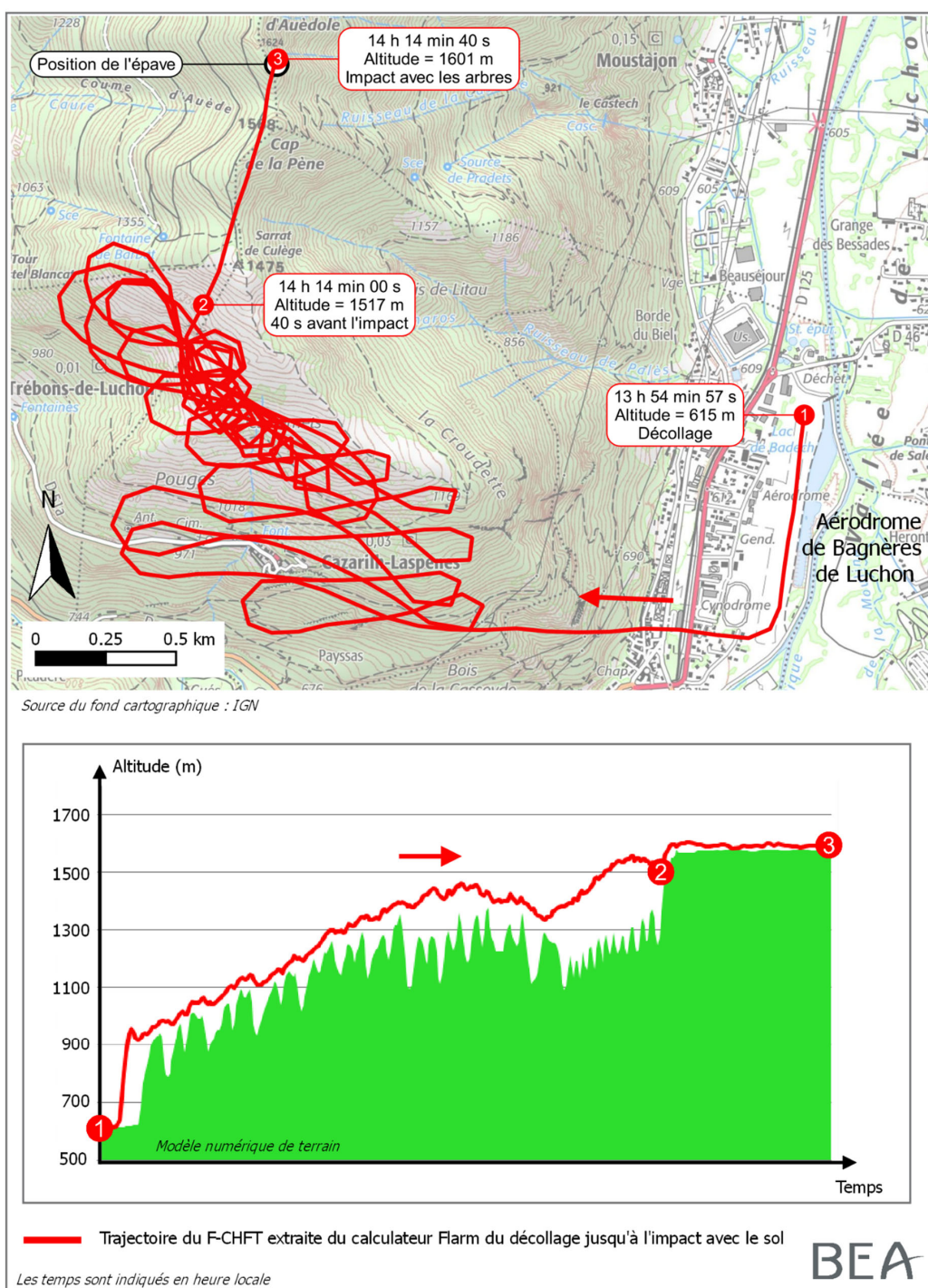
**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle à 13 h 55 de la piste 19 de l'aérodrome de Bagnères-de-Luchon, au treuil. Il largue le câble à une altitude d'environ 930 m. Après un virage par la droite, il gagne de l'altitude en réalisant des huit sur le versant sud du relief. Le planeur atteint l'altitude maximale de 1 600 m. Le pilote poursuit vers le nord en survolant la crête orientée sud-nord qui culmine à 1 624 m. Vingt secondes plus tard, estimant que sa hauteur par rapport aux arbres est insuffisante et qu'il ne pourra pas dégager par la gauche, le pilote tente de les éviter par un virage à droite. Il ressent que le planeur subit une descendance. Celui-ci entre en collision avec des arbres puis le sol.



Source : GTA

Figure 1 : site de l'accident



## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Examen de l'épave et du site

L'examen du site de l'accident montre que l'aile droite a touché la végétation avant la collision avec le sol et que le planeur avait une assiette à piquer importante au moment de l'impact.

## 2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- ☐ vent du sud de 9 à 11 kt avec des rafales comprises entre 16 et 20 kt ;
- ☐ ciel clair ;
- ☐ turbulences faibles.

## 2.3 Contexte opérationnel

Le pilote s'était vu confier, par son club basé à Bourg-Saint-Bernard (31), l'organisation d'un stage de vol en région montagneuse au départ l'aérodrome de Bagnères-de-Luchon. Il devait notamment assurer l'encadrement de cinq pilotes expérimentés. Les membres du club de Luchon les assistaient dans l'organisation de ce stage biannuel. Ils pouvaient, entre autres, leur faire profiter de leur expérience relative aux trajectoires usuelles ainsi qu'à leur connaissance des conditions aérologiques locales, au court d'un briefing matinal.

Le vol de l'événement faisait partie de ce stage.

## 2.4 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 64 ans, était titulaire d'une licence de pilote de planeur depuis 2004. Il totalisait 780 heures de vol sur planeur, dont 13 h 35 dans les trois mois précédant l'accident.

Il avait participé à des stages de vol en région montagneuse mentionnés ci-dessus les quatre dernières années et pour la seconde fois sans instructeur.

## 2.5 Exploitation des calculateurs

La trajectoire issue des données du calculateur Flarm<sup>(2)</sup> montre que durant les quarante dernières secondes de l'enregistrement, l'altitude du planeur augmente d'environ 60 m tandis que la hauteur de survol passe de 100 m à 30 m. Dans le même temps, la vitesse sol décroît de 120 km/h à 20 km/h. Ainsi, le pilote a converti son énergie cinétique en énergie potentielle afin de tenter de conserver une marge suffisante par rapport au relief.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote, bien qu'ayant une connaissance du vol local de l'aérodrome de Bagnères-de-Luchon, a sous-estimé la hauteur à partir de laquelle il pouvait débiter le vol rectiligne à la verticale de la crête, compte tenu des conditions qui prévalaient au moment du vol (vent du sud et pente montante). Il a poursuivi le vol, sans prise d'altitude, en maintenant une hauteur minimale au détriment de sa vitesse. Sa décision tardive de dégager a réduit sa marge de franchissement des obstacles. Lorsqu'il a dégagé dans la vallée, il n'était plus en mesure d'éviter les arbres situés sur le relief.