



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Swiss Confederation

Büro für Flugunfalluntersuchungen
Bureau d'enquête sur les accidents d'aviation
Ufficio d'inchiesta sugli infortuni aeronautici
Uffizi d'investigaziun per accidents d'aviatica

Aircraft accident investigation bureau

Rapport final No 1911 du Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA)

concernant l'accident

du planeur Schempp Hirth « Discus B », HB-1864

du 8 juillet 2004

Châteaufort (04), France

ACCIDENT

8 juillet 2004 - planeur immatriculé HB-1864

Evénement :	collision avec le relief pendant une compétition.
Cause identifiée :	décision inadaptée de poursuivre le vol à faible hauteur par conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : planeur Schempp Hirth « Discus B ».

Date et heure : jeudi 8 juillet 2004 à 15 h 05.

Exploitant : club.

Lieu : Châteaufort (04), au sud-ouest du col de Gourras.

Nature du vol : compétition.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 38 ans, VV de 1991 délivré par la Suisse, ITV, 1 171 heures de vol dont 34 h 30 sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques :

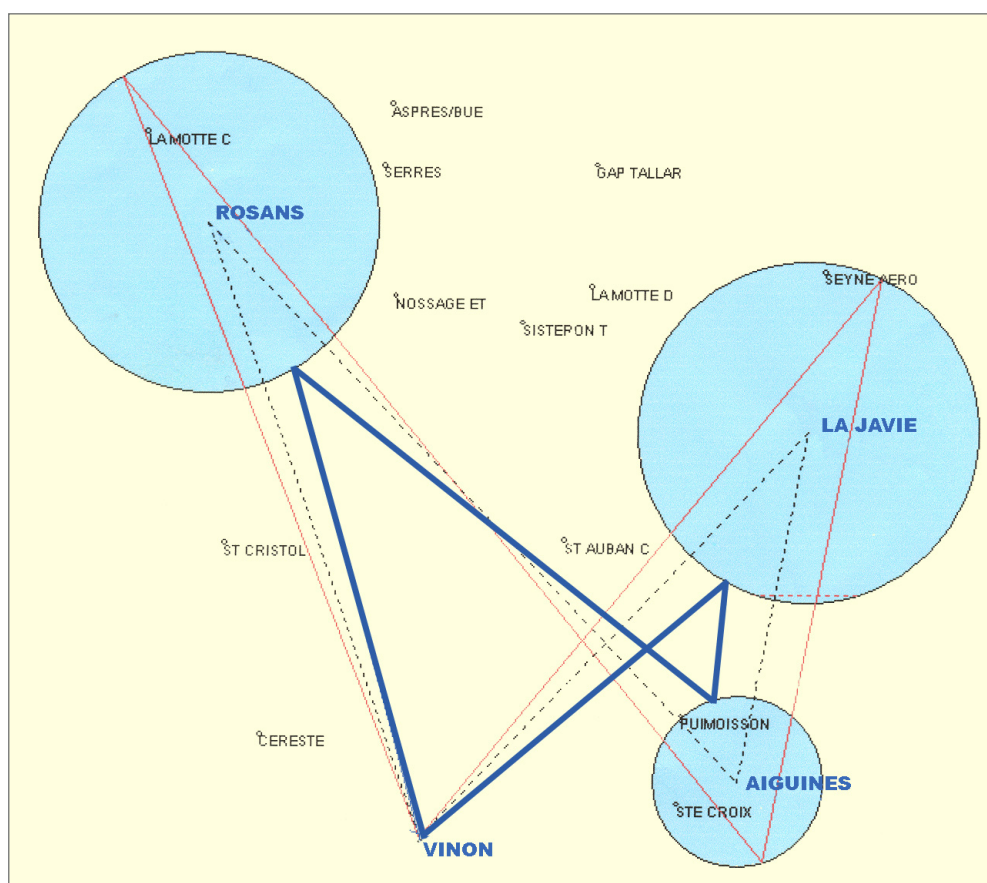
- ☐ générales : une masse nuageuse instable remonte de la Méditerranée vers l'est de la France donnant des averses isolées, l'instabilité s'intensifie en cours de journée et prend un caractère orageux sur le relief. Au moment de l'accident, le radar de Bollène indique une zone assez fortement pluvieuse qui s'étend sur le site de l'accident,
- ☐ AD Château Arnoux Saint-Auban à 14 h 00 : vent 180° / 12 kt, visibilité 30 km, BKN à 5 000 pieds, TCu, température 27,5°C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1013 hPa,
- ☐ estimées sur le site de l'accident : vent variable 6 à 12 kt avec rafales, visibilité localement réduite sous orage à 2 000 mètres, BKN à 5 000 pieds.

CIRCONSTANCES

Le pilote participe à la première épreuve de la Coupe du monde de vol à voile en montagne. Il décolle à 13 h 26 de l'aérodrome de Vinon (83) afin d'effectuer une épreuve de vitesse par aires assignées. Il doit parcourir quatre branches en passant dans un cercle de vingt kilomètres centré sur Rosans (05), un cercle de dix kilomètres centré sur Aiguines (83), un cercle de vingt kilomètres centré sur La Javie (04), et rejoindre Vinon (83) (voir croquis ci-après).

Le briefing donné le matin par les organisateurs pour tous les concurrents à partir du bulletin météorologique pour le vol à voile indique la présence dans l'après-midi d'un vent du sud à sud-ouest de cinq à dix nœuds avec des rafales entre vingt et trente nœuds. Il est prévu un front orageux suivant une ligne nord-est entre Oraison (04) et Digne-les-Bains (04) avec de fortes rafales sous les orages. Les concurrents sont informés qu'ils doivent partir dans les meilleurs délais pour bénéficier de conditions favorables.

Le pilote est suivi par un équipier et ils doivent effectuer le circuit bleu (voir croquis ci-après) le plus rapidement.



Ils échangent quelques messages radio pendant le vol. Sur le tronçon Vinon – Rosans, le pilote indique qu'il rencontre de la turbulence au passage du col de Lure à 14 h 37. Il entame la deuxième branche de son circuit à 14 h 46 en direction de Aiguines. Son équipier l'aperçoit alors entre deux cents et trois cents mètres au-dessus de lui. Le pilote décide de poursuivre vers l'est en direction de la montagne de Gache tandis que son équipier, voyant une barrière orageuse sur la montagne de Vaumuse, décide de redescendre vers le sud-ouest.

Vers 15 h 05, le planeur heurte le relief dans un vallon entre la crête du Lauzas (1 305 mètres) et celle du Gourras (1 352 mètres). Il s'écrase contre la pente en très forte déclivité du massif du Gourras au point le plus étroit entre les deux crêtes (environ sept cents mètres de large).

L'examen du site montre que le planeur a vraisemblablement heurté la pente avec le saumon de l'aile droite à environ 1 230 m d'altitude avant de se disloquer en contrebas suivant une trajectoire allant de l'est vers l'ouest. L'altitude du premier impact et la présence d'un vent du sud peuvent expliquer que le pilote a dû être confronté à des rabattants qui l'ont contraint à descendre sous le sommet des crêtes lors de la traversée du vallon. Deux lignes électriques à haute tension se trouvent à proximité de la zone de l'accident. L'une suit la vallée au nord à sept cents mètres en amont de l'épave, l'autre, à l'est, traverse le vallon deux cents mètres en aval.

La présence de cette dernière et la faible hauteur de vol ont pu obliger le pilote à modifier tardivement sa trajectoire et faire demi-tour vers l'ouest.

Les données enregistrées par le GPS embarqué à bord du planeur permettent de reconstituer le trajet suivi (voir carte page suivante). Après avoir atteint la première aire assignée, le pilote décide de poursuivre à l'est afin de rejoindre au plus court le cercle centré sur La Javie. Peu avant l'accident, il suit la crête de la montagne de Gache à une altitude d'environ 1 350 mètres soit une cinquantaine de mètres au-dessus de la crête. Il franchit alors le vallon afin de rejoindre la crête du Gourras (1 352 mètres) puis heurte le relief.

Son coéquipier a décidé de rester à l'ouest de la Durance pour rejoindre Aiguines. Il a pu accomplir la totalité du circuit.

Il n'a pas été possible de déterminer la raison pour laquelle le pilote a pris la direction de la Javie au lieu de se diriger vers Aiguines.

Au cours de l'épreuve, de nombreux concurrents ont atterri sans atteindre la fin du circuit, la plupart à Sisteron (04) et Château-Arnoux (04) car la météo était défavorable surtout à l'est du lieu de l'accident où ils indiquent avoir rencontré un passage orageux et pluvieux.

Au mois d'avril, le pilote s'était entraîné pendant deux semaines à Sisteron. Il connaissait bien la région. Il était arrivé sur place le 4 juillet. Les témoins indiquent qu'il était très motivé pour remporter cette compétition car cela lui permettait de gagner des points au classement mondial et d'être sélectionné pour les futurs championnats du monde.

