

ACCIDENT

survenu au planeur immatriculé F-CGLO

Evénement :	collision avec le relief en région montagneuse.
Cause probable :	évolution à proximité du relief dans une atmosphère fortement turbulente.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	planeur Schempp Hirth "Ventus C".
Date et heure :	vendredi 19 septembre 2003 vers 13 h 35.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Thorame-Basse (04), montagne de Boules, ravin de Valanches Croués.
Nature du vol :	circuit.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 63 ans, PPL de 1971, VV de 1973, 3 850 heures de vol dont 1 866 sur planeur, 865 sur type et 108 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent à 1 500 mètres : 170° / 10 à 16 kt avec effets orographiques marqués, à 3 000 mètres : 150° / 16 à 20 kt, ciel clair, visibilité supérieure à 10 km, température 27 °C. Masse d'air chaude et très sèche, stable, le vent du secteur sud-est, canalisé par les vallées pouvant créer des rabattants sur les versants nord et ouest.

Circonstances

Le pilote, propriétaire du planeur, décolle à 11 h 43 de l'aérodrome de Fayence (83) situé à une altitude de 225 mètres. Après six à sept minutes de remorquage, à une altitude d'environ 1 200 mètres, il largue le câble sur les premiers contreforts du Malay- sud. Il se dirige vers le nord-nord ouest en cheminant en local des terrains de Logis-du-Pin, Caille, La Mure et Thorame (voir carte jointe). Il longe la Montagne de Côte Longue puis celle de Lachen pour arriver à la Montagne de Boules dont le sommet culmine à 2 393 mètres.

Trois autres pilotes également partis de Fayence évoluent dans la même zone. Ils échangent des informations sur la fréquence employée par les pilotes de planeurs en circuit.

Vers 14 h 20, un des pilotes aperçoit l'épave et utilise son téléphone mobile pour appeler le centre de vol à voile qui prévient les secours.

L'impact a eu lieu sur la face sud de la Montagne de Boules, à environ vingt-cinq mètres sous la ligne de crête. Le planeur a vraisemblablement touché la paroi rocheuse avec l'aile droite. L'épave a glissé sur soixante-quinze mètres le long de la

très forte pente d'un pierrier (environ quarante-cinq degrés) avant de s'immobiliser. L'aile droite est brisée à son emplanture. La partie avant du planeur est détruite. Il n'a pas été possible de vérifier la continuité des commandes.

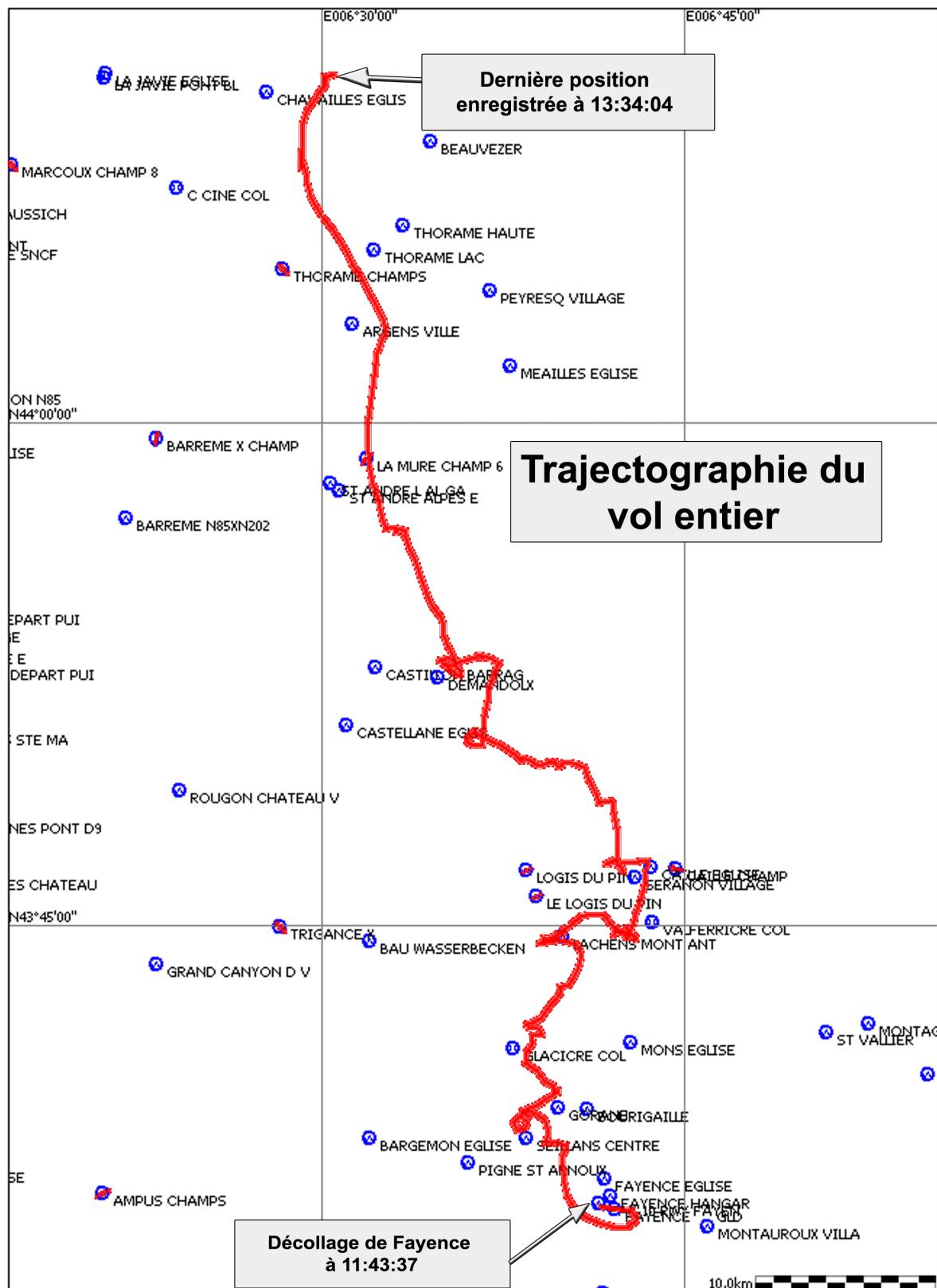
La Montagne de Boules est sur le cheminement classique des planeurs allant vers le nord. Le site de l'accident est très connu des pratiquants de parapente et de deltaplane qui l'évitent à cause de ses fortes turbulences.

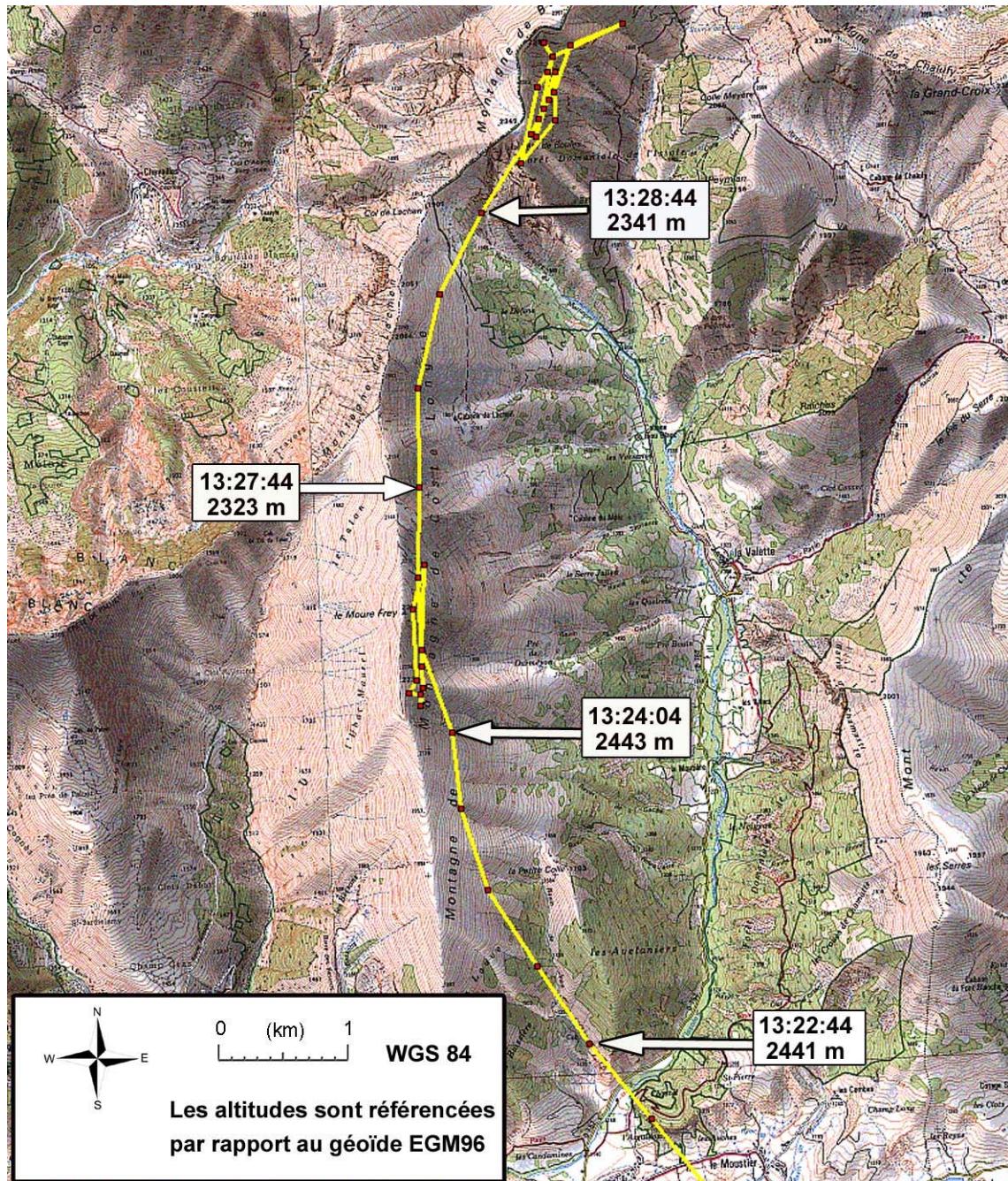
Le pilote qui a découvert l'épave précise qu'il a ressenti des turbulences en arrivant au-dessus du site de l'accident. Son planeur s'inclinait spontanément de 20° à 30°. Il ajoute que peu de temps avant l'accident le pilote du F-CGLO avait annoncé à la radio : "j'en ai marre de me faire secouer dans ces pompes turbulentes".

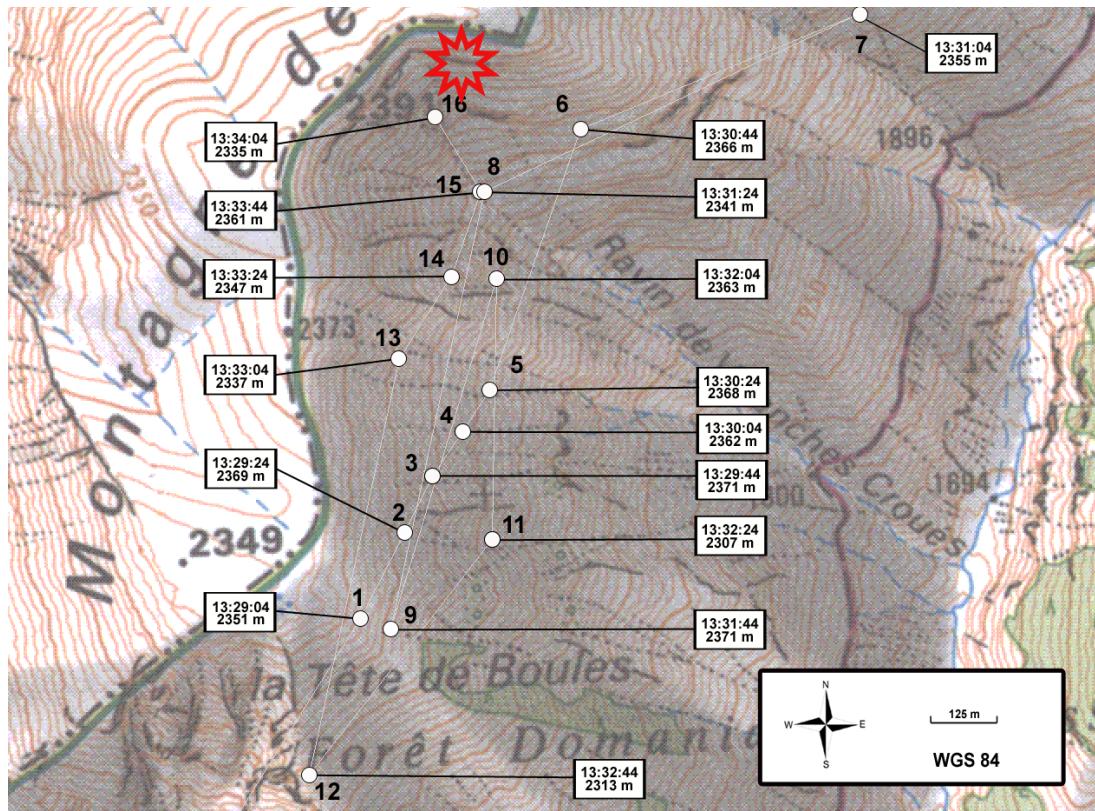
Le pilote était expérimenté et entraîné. Il avait volé 187 heures en planeur depuis le début de la saison. Il connaissait bien la région dans laquelle il pratiquait le vol à voile depuis une vingtaine d'années. Il avait effectué un vol d'une durée de 3 h 17 min deux jours auparavant.

Il n'y a pas été pratiqué d'autopsie.

Il est probable que le pilote évoluait en virage à proximité du relief escarpé dans une atmosphère fortement turbulente. Sa faible hauteur ne lui aurait pas permis de contrer les effets des turbulences.







derniers points de la trajectoire du planeur enregistrés par le GPS
(les altitudes sont référencées par rapport au géoïde EGM96*)

* EGM96 (Earth Global Model 1996) : modèle de géoïde recommandé par l'OACI dont la précision par rapport au réseau de nivellation en France métropolitaine est décimétrique en plaine et inférieure à deux mètres en zone montagneuse. A une position donnée, l'altitude indiquée par rapport au géoïde EGM96 peut donc être confondue (erreur inférieure à deux mètres en montagne) à l'altitude indiquée sur une carte IGN en France métropolitaine.

Note :

Les points reportés sur les cartes ci-dessus sont issus de l'enregistrement du GPS du planeur. Ils sont enregistrés toutes les vingt secondes. Il n'est pas possible de déterminer les évolutions du planeur entre deux points successifs et en particulier après le dernier point enregistré.