

ACCIDENT

14 septembre 2007 - autogire identifié 74-VA

Événement :	perte de contrôle en circuit de piste, collision avec le sol.
Causes probables	☐ non-détection ou prise en compte insuffisante de la diminution de la vitesse de rotation du rotor, ☐ prise en compte insuffisante des conditions météorologiques locales.

Conséquences et dommages : pilote décédé, passager gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM autogire Magni M 22 Voyager, équipé d'un moteur Rotax 914 UL de 115 ch.

Date et heure : vendredi 14 septembre 2007 à 18 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : plateforme ULM privée de Thollon-les-Mémises (74), altitude de 3 000 pieds, aux caractéristiques d'altisurface.

Nature du vol : local.

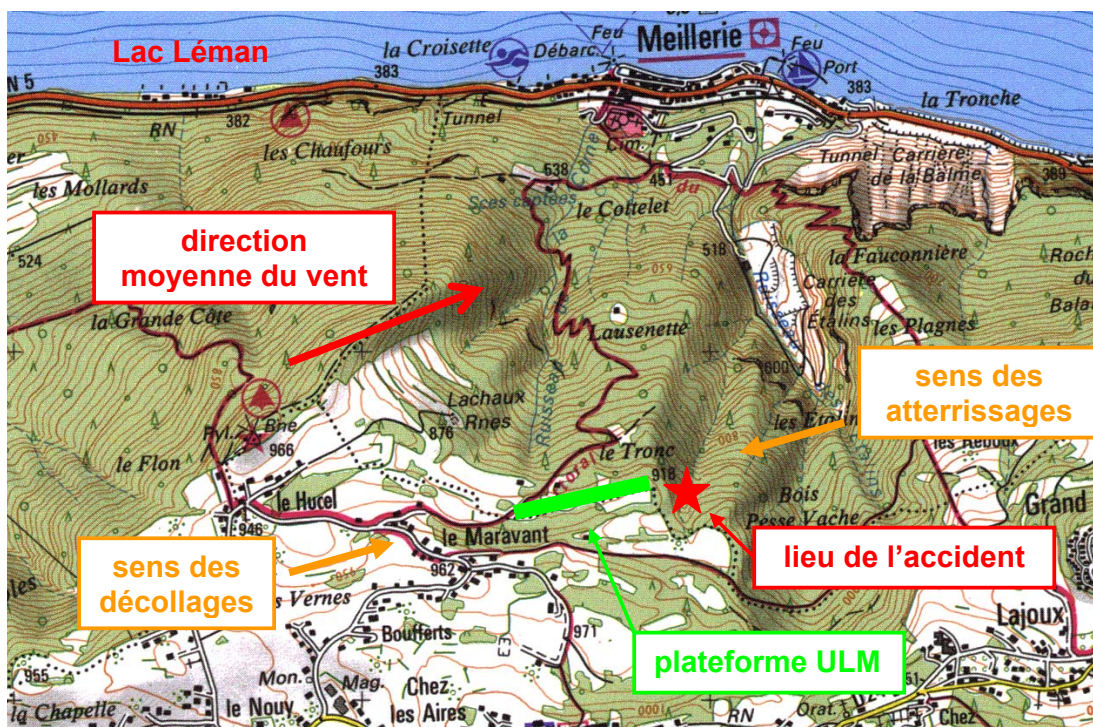
Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 47 ans, UL multiaxe de 1999, UL autogire de 2005, autorisation d'emport de passager de 2006, environ 750 heures de vol dont 240 sur autogire.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 230 à 270 ° / 06 à 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT Cu à 6 500 pieds, température 20 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1020 hPa, risque de rabattants dans la vallée proche de la plateforme ULM.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle avec un passager pour effectuer un vol d'agrément aux abords du lac Léman, situé 1 800 pieds plus bas que la plateforme. Après environ trente minutes de vol, le pilote reprend de l'altitude pour effectuer comme à son habitude un passage à la verticale de la piste, puis une branche vent arrière main gauche pour atterrir. Un pilote présent sur la plateforme voit l'autogire en étape de base, à faible hauteur et en forte inclinaison à gauche. L'autogire disparaît derrière les arbres. Au cours de la chute, le témoin entend une augmentation du régime du moteur. L'autogire s'écrase dans un talweg en contrebas et prend feu, à cent cinquante mètres du seuil de la piste.



L'examen de l'épave montre que l'autogire a heurté le sol sur l'empennage, avec une vitesse verticale élevée. L'ensemble du rotor présente peu de déformations, montrant qu'il tournait à faible vitesse lors de l'impact. Aucune anomalie antérieure à l'accident n'a été identifiée.

Les témoins expliquent que le vent venait de se lever, accompagné de rafales de l'ordre de 40 km/h. Ce phénomène dû à l'environnement montagneux est assez fréquent en fin de journée. L'autogire se trouvait sous le vent du relief.

La masse de l'autogire était proche de sa limite maximale.

La montée qui a précédé les manœuvres d'atterrissage, ainsi que les rabattants présents sous le vent du relief, ont pu conduire à une diminution lente de la vitesse de rotation du rotor. Lorsque le régime du rotor atteint un seuil critique, l'application d'un facteur de charge lors d'une manœuvre accélère irrémédiablement la diminution du régime jusqu'au décrochage des pales.

Le pilote était habitué à utiliser cette plateforme.