

Collision avec des arbres puis le relief

Aéronef	ULM Aviasud Albatros AE-209, multiaxe, identifié 80-WY
Date et heure	15 juin 2008 vers 14 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Saint-Amarin (68), altitude 3 084 ft (935 m)
Conséquences et dommages	Pilote décédé, aéronef détruit

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

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'ULM, décolle à 13 h 28 de l'aérodrome de Mulhouse-Habsheim (68) pour un vol à destination d'Amiens (80) où il est basé. Des témoins entendent le moteur de l'ULM puis des bruits de branchages cassés. Ils préviennent les secours. Environ deux heures plus tard, l'épave de l'ULM est retrouvée à une altitude de 3 084 ft (935 m) dans une forêt des Vosges.

Le saumon de l'aile gauche est retrouvé à une distance d'environ 300 m du sommet du Storckenkopf (altitude 4 480 ft / 1 358 m), sur la trajectoire directe entre les aérodromes de Mulhouse-Habsheim et d'Amiens. Son arrachement est dû au choc du bord d'attaque de l'aile gauche avec la cime des arbres. L'épave est située 1 400 m en contrebas à gauche de la route directe. L'ULM a heurté les arbres avec une faible assiette à piquer et une faible inclinaison. Le moteur développait de la puissance. Un GPS portable a été retrouvé à bord mais ses données n'ont pas pu être exploitées. Aucune documentation relative au vol n'a été retrouvée à proximité de l'épave.

Le pilote était arrivé d'Amiens la veille. Il avait effectué le matin du jour de l'accident trois vols locaux avec des proches. A l'issue du premier vol, il avait rencontré le contrôleur de la tour, également pilote, qui lui avait conseillé de contourner par le sud le massif des Vosges dont les sommets étaient dans les nuages. Le contrôleur ajoute que le pilote lui a répondu qu'il était déjà venu par les Vosges et qu'il était habitué à voler dans des conditions difficiles.

La météorologie rapportée sur l'aérodrome de Colmar (altitude 628 ft / 190 m) situé à environ 17 NM au nord-est du site de l'accident indique : vent 180° / 9 kt, visibilité supérieure à 10 km, pluie faible, FEW à 1 500 ft, SCT à 4 000 ft, OVC à 6 000 ft, température 14°C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1011 hPa.

La météorologie évaluée sur le site de l'accident est : vent 240° / 10 kt, visibilité environ 4 km, altitude de la base des nuages à environ 3 000 ft, bruine faible, température environ 5 °C, QNH 1012 hPa.

Les conditions météorologiques étaient favorables à une perte de références visuelles extérieures. La possibilité du givrage du carburateur a été exclue à la suite de l'examen de l'épave. Il n'a pas été possible de déterminer si le pilote avait pris connaissance des renseignements météorologiques avant le vol.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision d'entreprendre et de poursuivre le vol par conditions météorologiques défavorables.