

RAPPORT

Accident survenu le 27 août 2008 au motoplaneur immatriculé D-KAGM

Evénement :	collision avec la végétation lors d'un vol de pente en montagne.
Causes probables :	<input type="checkbox"/> décision de poursuivre le vol à faible hauteur sur le versant sous le vent. <input type="checkbox"/> prise en compte insuffisante des effets orographiques.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : motoplaneur Schleicher ASH 26 E.

Date et heure : mercredi 27 août 2008 au début de l'après-midi.

Exploitant : privé.

Lieu : La Roche-des-Arnauds (05), Tête de la Clappe, altitude 1 680 m.

Nature du vol : local.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 62 ans, licence de pilote de planeur délivrée par la République Fédérale d'Allemagne en 1989, 1 200 heures de vol dont 150 sur type, 25 heures dans les trois mois précédents, 6 heures dans les 24 heures précédentes, toutes sur type.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent du secteur sud, 20 à 25 nœuds, CAVOK, température 18 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1015 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Serres (05) vers 10 heures pour un vol local dans les Alpes Gapençaises. Le soir, ne le voyant pas revenir, ses proches alertent les autorités locales. L'épave est retrouvée le lendemain dans le nord/nord-est de l'aérodrome de Serres (05). Elle repose à 1 680 mètres d'altitude sur le versant nord de la Tête de la Clappe et sous la Crête de la Barre. L'accident s'est produit sans témoin.

La Crête de la Barre est orientée sud-est / nord-ouest. Les traces laissées dans les arbres sont orientées au 070°, à soixante mètres en dessous du sommet. Le motoplaneur a initialement touché la cime de deux mélèzes ; dix mètres plus loin, son aile s'est détachée en heurtant deux autres arbres ; le reste de

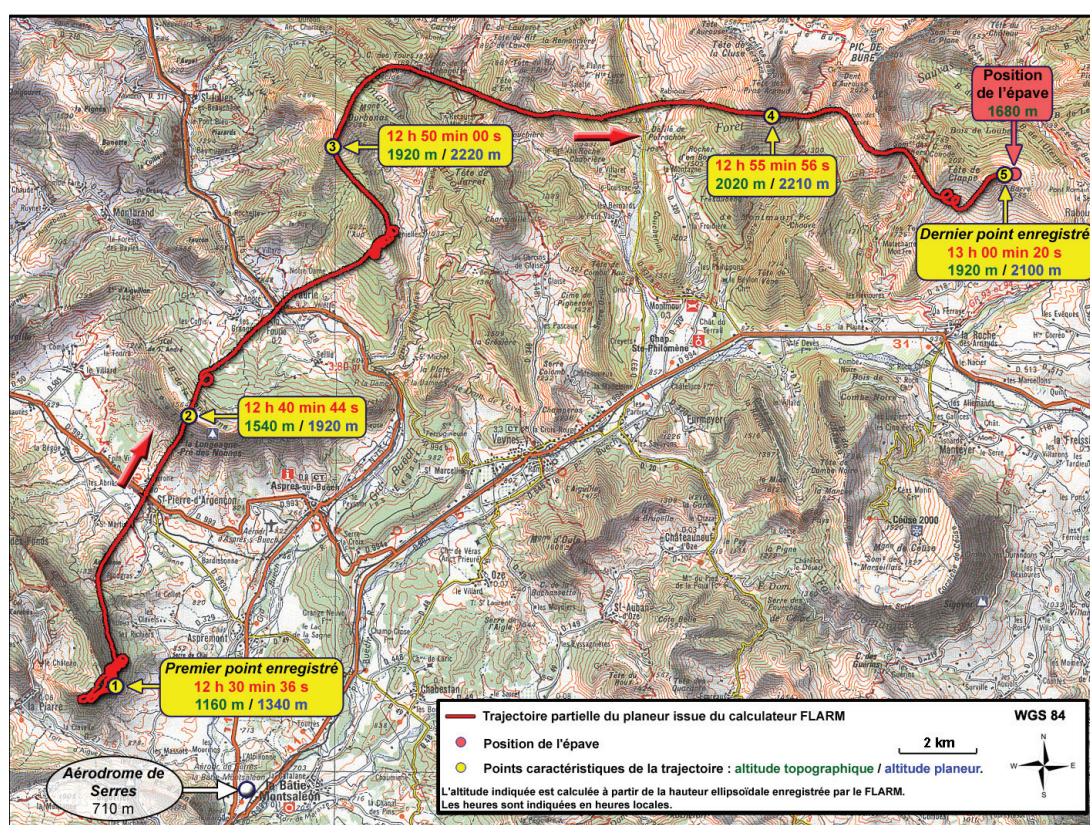
l'épave a été retrouvé en fin de trajectoire à treize mètres de l'aile. Ces traces indiquent que le motoplaneur a suivi une trajectoire à très faible hauteur après le franchissement de la crête. Au moment de l'accident, le site se trouvait sous le vent dominant.

L'examen de l'épave a montré que le moteur était en position rétractée. Aucune défaillance mécanique susceptible d'expliquer l'accident n'a été mise en évidence

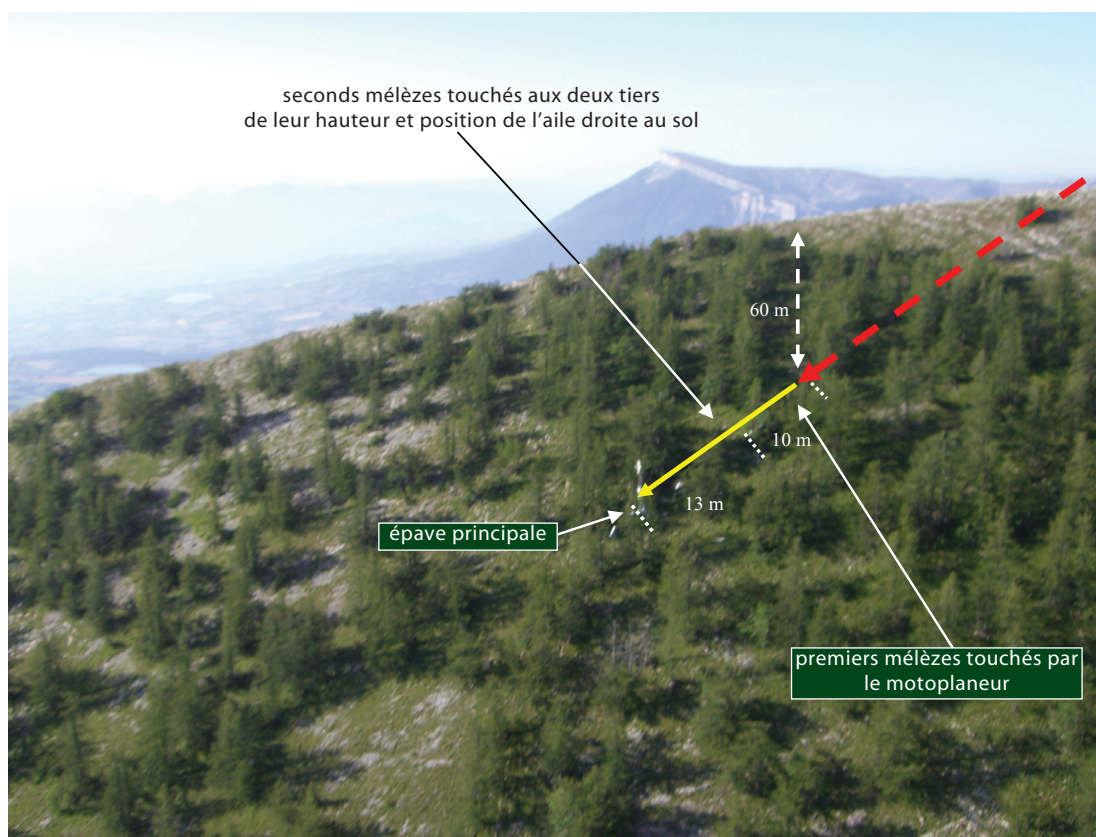
Le dépouillement du FLARM® a permis de retracer le vol depuis le décollage de Serres jusqu'à un point très proche du lieu de l'accident.

Le pilote totalisait plus de 1 200 heures de vol sur avions, planeurs et ULM et pratiquait le vol à voile chaque année à Serres depuis 2003. Il totalisait près de 300 heures de vol à voile dans les Alpes du Sud et connaissait bien la région gapençaise.

D'après ses proches, il semblait en bonne santé et avait pris un repas léger sans absorption d'alcool avant de décoller. Professeur d'aérodynamique dans une faculté allemande, il avait une bonne connaissance de la mécanique du vol et des mouvements des masses d'air. Le motoplaneur appartenait à l'aéroclub de la faculté.



trajectoire enregistrée par le FLARM



reconstitution de la trajectoire finale en fonction des impacts relevés sur la végétation et au sol ajuster 13 m et 10 m