

## RAPPORT

### Accident survenu le 21 juin 2010 au planeur immatriculé F-CGQK

<b>Evénement :</b>	collision avec des arbres lors d'une évolution en spirale à proximité du relief pendant une compétition.
<b>Causes identifiées :</b>	<ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> décision d'effectuer une spirale à faible hauteur au-dessus de la crête et avec une vitesse faible,</li><li><input type="checkbox"/> réduction des marges de sécurité par excès de confiance.</li><li><input type="checkbox"/> appréciation erronée des caractéristiques du relief</li></ul>

**Conséquences et dommages :** pilote en place avant grièvement blessé, aéronef détruit.

**Aéronef :** planeur motorisé Schempp-Hirth "Janus CT"

**Date et heure :** lundi 21 juin 2010 vers 18 h 05.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Savines-le-Lac (05), altitude : 1 320 m.

**Nature des vols :** compétition.

**Personne à bord :** 2 pilotes.

**Titres et expérience :** pilote en place arrière, 25 ans, VV de 2000, ITP et ITV, 1 752 heures de vol, 70 heures dans les trois mois précédents, 40 heures dans les 30 jours précédents dont 5 sur type.

pilote en place avant, environ 600 heures de vol.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent nord-nord-ouest 10 à 15 kt, FEW à 2 000 m, visibilité supérieure à 10 km, température 20 °C, QNH 1008 hPa. faibles ascendances thermiques.

#### **Circonstances :**

Le pilote, assis en place avant, décolle vers 14 h 30 de l'aérodrome de Mont-Dauphin (05) pour un vol de compétition. Il est accompagné d'un pilote plus expérimenté qui, assis en place arrière, se tient prêt à le conseiller et à l'assister. Après 30 minutes de vol et une vingtaine de kilomètres parcourus, le pilote en place arrière reprend les commandes car les conditions de vol s'avèrent difficiles en raison d'un manque d'ascendance.

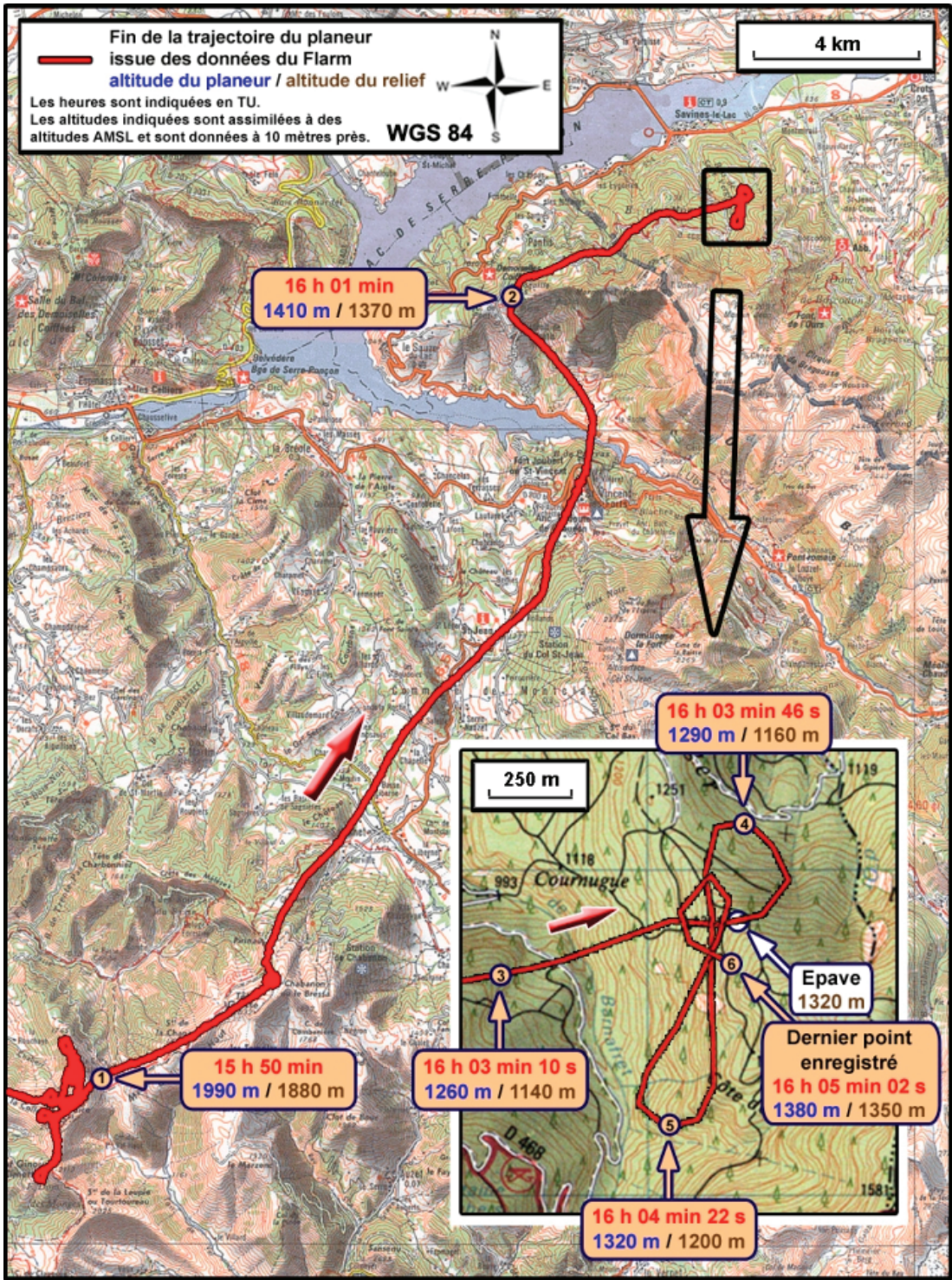
Vers 17 h 00, il vire à l'ouest du pic de Morgon à une altitude d'environ 1 400 m (voir point 2 sur la figure ci-après) et perd peu à peu de l'altitude. Il explique qu'il se rapproche de la plateforme ULM de Crots (05) dans l'intention d'y atterrir car il n'est pas certain de pouvoir revenir vers Mont-Dauphin.

Peu après Savines-le-Lac, alors qu'il vole à environ 1 250 m, il aperçoit une crête à l'est qui lui semble favorable à une prise d'altitude. Il décide de s'y diriger. Il sort le premier cran de volets et effectue deux évolutions de part et d'autre de la crête et réussit à monter vers 1 320 m (points 4 et 5).

Il vire ensuite à gauche et, en fin d'évolution (point 6), estime avoir une marge de hauteur suffisante et décide de réaliser une spirale par la gauche. Pendant cette manœuvre, il subit des courants descendants, se retrouve trop bas face au relief. Il constate qu'il ne pourra pas s'en éloigner sans resserrer le virage et prendre le risque de partir en autorotation. Il diminue donc l'inclinaison du planeur et sait à cet instant qu'il ne pourra pas éviter la collision avec le relief. Deux secondes avant le choc, il cabre le planeur pour diminuer l'angle d'impact avant de heurter des arbres.

Après la collision, il parvient à s'extraire de l'épave et prévient les secours à l'aide de son téléphone portable.

Le pilote en place arrière avait volé sur le même planeur deux jours auparavant avec des élèves. Il ne se sentait pas fatigué. Selon lui, l'événement est dû à sa décision inadéquate d'effectuer la dernière spirale ainsi qu'à une appréciation erronée de la distance par rapport à la crête, de la pente montante de celle-ci ainsi que de la vitesse du planeur. Il précise qu'il a pu relâcher son attention dès lors qu'il avait décidé d'atterrir à Crots. Le changement de stratégie consistant à tenter de regagner de l'altitude sur la crête a sans doute contribué à perturber sa concentration.



Fin du vol et zoom sur les dernières évolutions au-dessus de la crête