

<sup>(1)</sup>Toutes les heures sont en heure locale.

## Perte de contrôle en virage, collision avec le relief, en instruction

<b>Aéronef</b>	Planeur Schleicher ASH25 immatriculé F-CHIT
<b>Date et heure</b>	Mercredi 18 mai 2011 à 10 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Montagne de Chamechaude Le Sappey en Chartreuse (38)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et instructeur décédés Planeur détruit

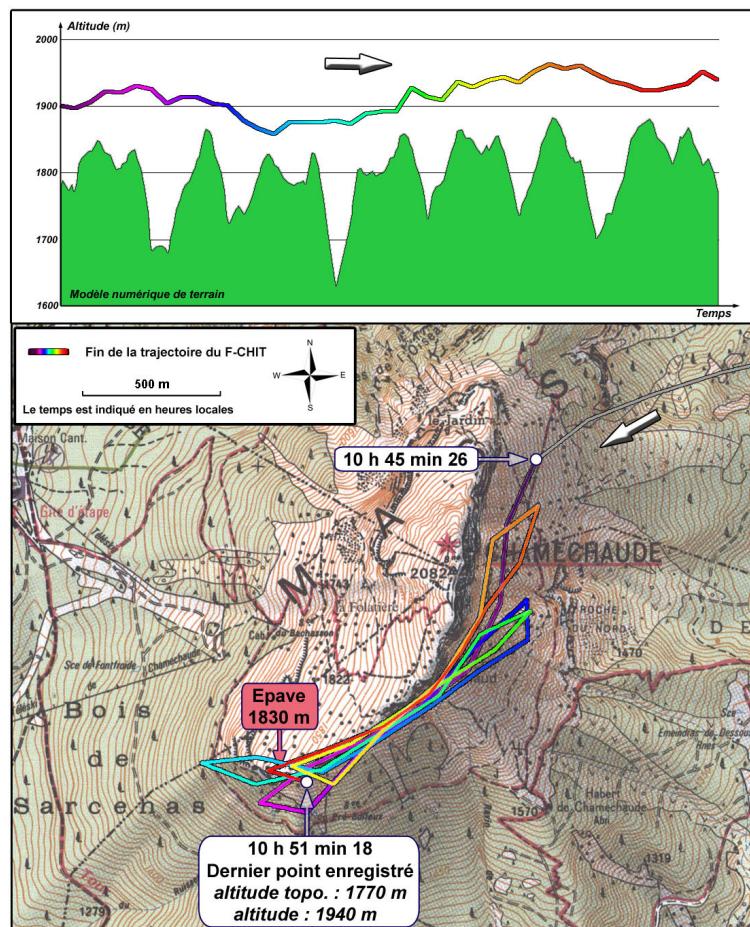
### CIRCONSTANCES

Le pilote et son instructeur décollent à 10 h 24 en remorqué de l'aérodrome de Chambéry - Challes les Eaux (73). Le pilote est assis en place avant et effectue son premier vol sur ASH 25. Le planeur est équipé d'un avertisseur de proximité (FLARM).

Après un largage à 1 700 mètres d'altitude, le pilote se dirige vers la montagne de Chamechaude.

Selon les données du FLARM, il débute des évolutions en vol de pente vers 10 h 45 à une altitude de 1 900 mètres sur le versant est de la montagne.

A 10 h 51, le pilote d'un autre planeur voit le F-CHIT incliné à gauche avec une forte assiette à piquer. Il estime que sa hauteur est inférieure à 100 mètres. Le planeur entre en collision avec le relief.



L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie mécanique susceptible d'expliquer l'accident.

L'analyse des données du FLARM montre que le planeur évoluait au vent du relief à une hauteur moyenne de 50 à 70 mètres. Lors des évolutions précédant l'accident, les virages ont été effectués vers la vallée, conformément aux manœuvres préconisées pour ce genre de vol.

La dernière partie du vol n'est cependant pas enregistrée. L'épave a été retrouvée à 1 740 m, soit environ 300 mètres à l'est et en contrebas du sommet de la montagne (2 082 m). Pour une raison inexplicable, le pilote ou l'instructeur a engagé un virage à forte inclinaison et faible hauteur.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : CAVOK, vent de secteur sud / sud-ouest pour 10 kt, accélérant au niveau de la ligne de crête et provoquant des turbulences à proximité du sol. Ces turbulences ont pu être accentuées par de possibles convections thermiques présentes à l'heure de l'accident. Le pilote de l'autre planeur a confirmé que l'atmosphère était très turbulente.

L'instructeur en place arrière était titulaire de licences ATPL de 1997, VV de 1989 et ITP/ITV de 1996. Il totalisait 13 723 heures de vol dont plus de 500 sur le type de planeur, 252 heures dans les trois mois précédents dont 70 sur type et aucune dans les dernières vingt-quatre heures.

Le pilote place avant, VV de 1990 totalisait 570 heures de vol dont 54 dans les trois mois précédents et 7 heures dans les dernières vingt-quatre heures.

## CONCLUSION

La cause probable de l'accident est la décision de l'instructeur d'évoluer dans une atmosphère turbulente avec une marge de vitesse insuffisante. Un virage à forte inclinaison a provoqué une perte de contrôle que l'instructeur n'a pu rattraper compte tenu de la faible hauteur de vol.