

Perte de contrôle en virage lors d'un vol en montagne, collision avec le relief

| | |
|---------------------------------|---|
| Aéronef | Motoplaneur TST 10 ATLAS M immatriculé OK-A630 |
| Date et heure | Samedi 13 août 2011 vers 15 h 10 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Privé |
| Lieu | Crête de Chamousset (05), altitude 1 790 mètres |
| Conséquences et dommages | Pilote décédé, aéronef détruit |

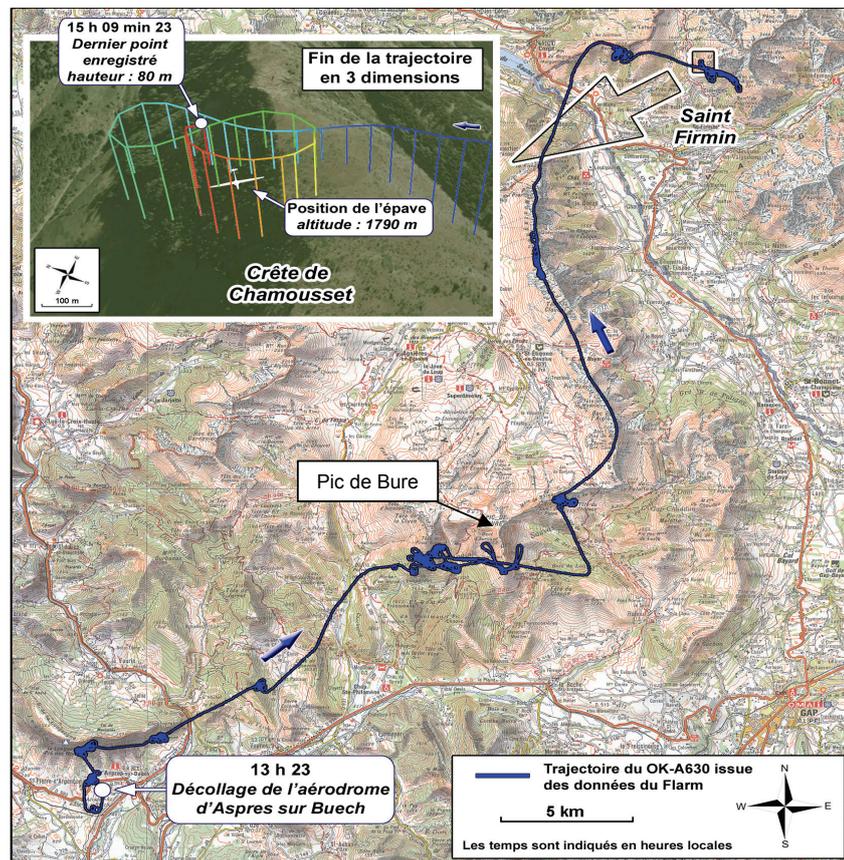
⁽¹⁾Toutes les heures
sont en heure locale.

CIRCONSTANCES

Le déroulement du vol a été reconstitué grâce à un témoignage et aux données d'un calculateur embarqué (FLARM).

Le pilote décolle en autonome à 13 h 30 de l'aérodrome d'Aspres-sur-Buech (05). Vers 15 h 00, il se signale par radio à 3 200 mètres aux environs du Pic de Bure (05) puis se dirige à l'est vers Mont Dauphin (05).

Une dizaine de minutes plus tard, un témoin situé à Saint-Firmin (05), observe le motoplaneur évoluer sur la face sud-est de la crête de Chamousset. L'aéronef franchit ensuite la crête, effectue un tour complet à gauche puis un virage à droite. En fin de virage, face au relief, il s'incline brusquement à droite et part en rotation rapide. Le témoin le voit disparaître derrière le relief après environ deux tours. Peu après, le motoplaneur entre en collision avec le relief.



L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie susceptible d'expliquer l'accident. Le moteur ne délivrait pas de puissance au moment de l'impact.

Les données du calculateur montrent que, pendant le dernier virage, le planeur tendait à perdre de l'altitude. Le dernier point enregistré indique une hauteur d'environ 80 mètres.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent du 220° pour 8 kt, nuages rares à 2 100 m, température 18 °C, QNH 1010 hPa. L'accident s'est produit sous le vent du relief.

Le pilote, 45 ans, possédait une licence PPL(A) de 1996 ainsi qu'une licence planeur de 2009 établies en Tchéquie. Il totalisait 1 280 heures de vol, dont environ 900 sur planeur et 65 sur type dans les trois derniers mois. Le nombre d'heures total sur type n'a pu être retracé. Selon le chef pilote de l'aéroclub d'Aspres, il était expérimenté et connaissait bien la région ; il préparait consciencieusement ses vols et avait assisté au briefing de sécurité avant de décoller.

Le TST 10 ATLAS est un motoplaneur de conception tchèque. Sa longueur inférieure à 7 mètres lui confère un faible moment en lacet pouvant limiter sa défense en autorotation. Selon les normes françaises, il n'est pas considéré comme un ULM compte tenu de sa masse et de sa surface alaire. Il est cependant classé comme tel en Tchéquie et ne possède pas de document de navigabilité. Le jour de l'accident, il ne disposait pas de laissez-passer de la DGAC.

CONCLUSION

L'accident est probablement lié à un défaut de vigilance du pilote. Ayant mal estimé sa trajectoire, il s'est retrouvé en fin virage face à la crête, sous le vent et à faible hauteur. Il a vraisemblablement été incité à augmenter son inclinaison pour se dégager du relief. La vitesse n'étant pas suffisante, le motoplaneur a décroché de façon dissymétrique à une hauteur ne permettant pas au pilote de reprendre le contrôle du vol.

Les évolutions mal maîtrisées sous le vent du relief sont une cause récurrente d'accidents de planeurs. Ils peuvent concerner des pilotes expérimentés.