

Collision avec les arbres lors d'un vol de pente à faible hauteur

| | |
|---------------------------------|-------------------------------------------------------------|
| Aéronef | Planeur motorisé Schempp-Hirth Discus 2T immatriculé D-KDGY |
| Date et heure | Vendredi 22 juin 2012 à 17 h 49 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Privé |
| Lieu | Le Collet d'Allevard (38), altitude 1 575 m |
| Conséquences et dommages | Planeur détruit |

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

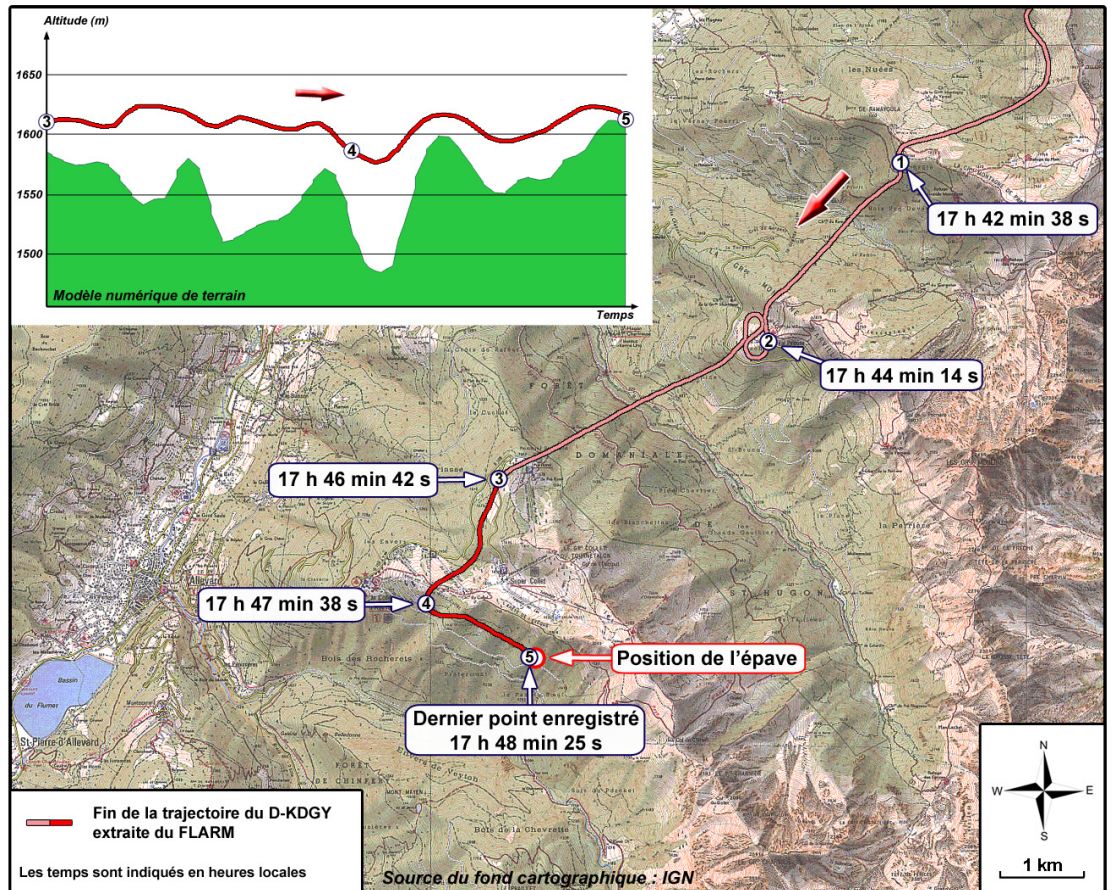
Le pilote décolle de l'aérodrome d'Esslingen (Allemagne) avec pour objectif de rejoindre l'aérodrome de Puimoisson (04) distant de 660 km.

Après environ 7 heures 30 minutes de vol, le pilote recherche des ascendances dans la région d'Allevard. Il indique qu'il se dirige vers l'est en direction de reliefs plus élevés exposés à l'ouest. Les données issues de l'exploitation du FLARM montrent que le pilote évolue dans un cirque montagneux en suivant le relief à faible hauteur. Il retrouve des ascendances et poursuit le long d'une pente dont l'altitude augmente. Dans la minute précédant la collision avec les arbres, la vitesse sol diminue de 110 vers 80 km/h.

Le pilote indique qu'il s'est retrouvé en vol de pente face à des arbres, à faible vitesse, et qu'il n'a pu éviter la collision. Il précise qu'après avoir vidé les water-ballasts dans la région d'Albertville, son planeur s'est retrouvé centré arrière et que, dans cette configuration, la conduite du vol à basse vitesse est plus délicate. Il indique également qu'il manquait de concentration en raison d'un état de fatigue dû à la durée du vol.

Au moment de l'accident, il restait environ 160 km à parcourir pour arriver à destination.

Le pilote, 23 ans, détenait une licence de pilote de planeur délivrée en 2006 par l'Autorité de l'aviation civile allemande. Il totalisait 1 800 heures de vol dont 500 sur type, 200 heures de vol dont 158 sur type dans les trois mois précédents et aucune dans les vingt-quatre heures précédentes. Il était inscrit sur un site internet (OLC, Online Contest) qui regroupe les participants à une compétition permanente, et sur lequel les pilotes publient leurs performances. La page qui lui est consacrée fait apparaître que, dans les trois mois précédents, il avait réalisé 27 vols dont 17 de plus de 6 heures et parmi lesquels sept de plus de 8 heures et un de 10 heures 45 minutes.



Trajectographie de la fin du vol

La trajectographie de la fin du vol montre notamment que le pilote avait d'autres trajectoires possibles lui garantissant des marges d'évolution en hauteur supérieures.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent faible de direction variable, tendance au nord-ouest, CAVOK, température 11 °C. La situation générale montre un flux de secteur nord-ouest pouvant favoriser le vol d'onde pour les planeurs. Localement, avant 18 h en dessous de 2 000 m, la masse d'air est relativement instable générant des courants convectifs avec risque de vent irrégulier.

CONCLUSION

L'accident est dû à l'obstination du pilote à rechercher des ascendances. Cela l'a placé dans une situation où les marges d'évolution en hauteur et en vitesse ne lui permettaient plus d'assurer sa sécurité. La recherche de performances liée à la réalisation de vols longs a très probablement incité le pilote à réduire ses marges d'évolution. La fatigue générée par la durée du vol a également pu contribuer à l'accident.