

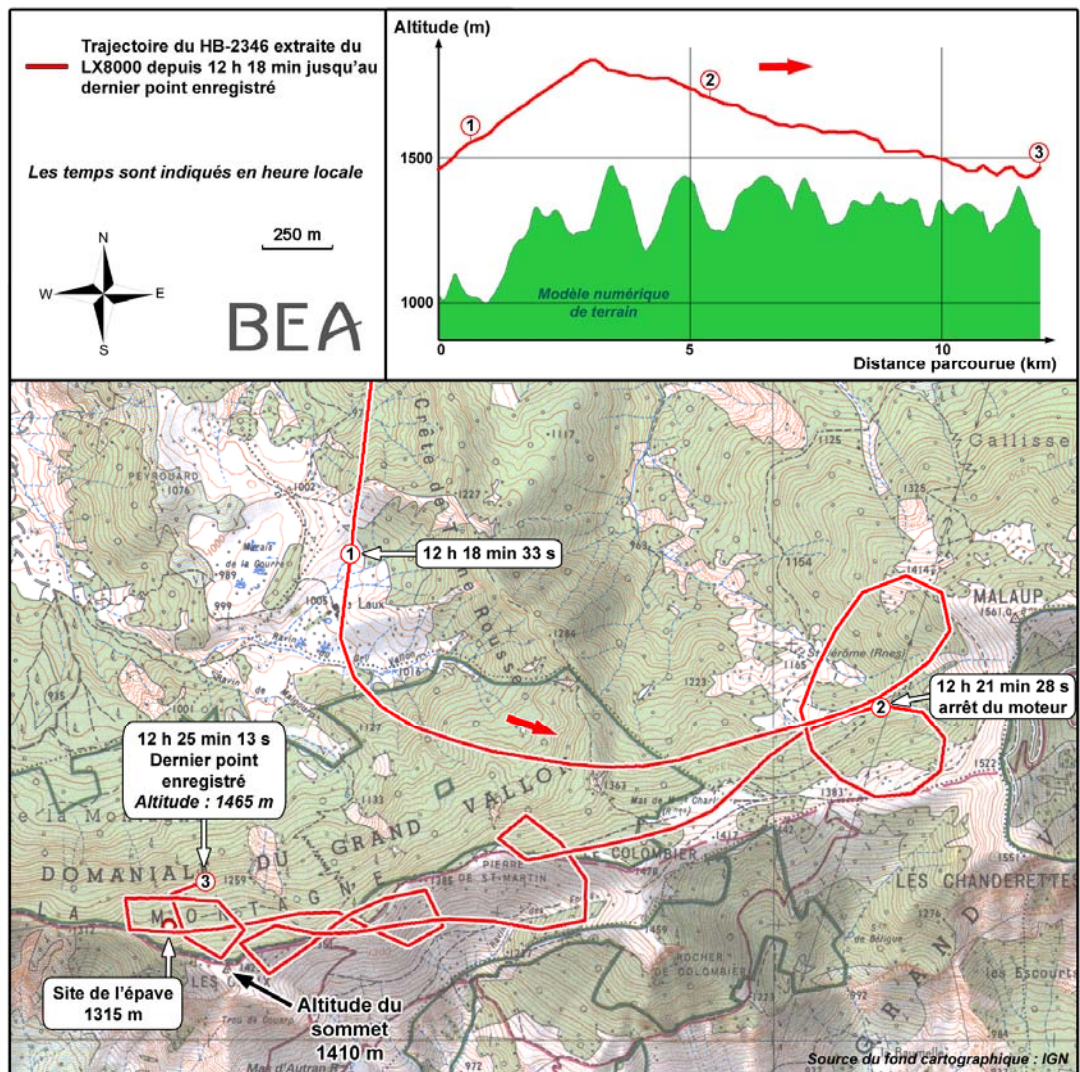
Perte de contrôle lors d'une spirale, collision avec le sol

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Aéronef	Motoplaneur DG Flugzeugbau DG-800 B immatriculé HB-2346
Date et heure	25 juin 2013 vers 12 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Melve (04), altitude 1 315 mètres
Nature du vol	Aviation générale
Conséquences et dommages	Pilote décédé, motoplaneur détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle en autonome à 12 h 13 de l'aérodrome de Gap Tallard (05) pour un vol local. Il arrête le moteur après huit minutes de vol puis évolue au-dessus d'un relief dont la ligne de crête est orientée est-ouest. Il perd le contrôle du motoplaneur lors d'une spirale réalisée par la droite, heurte des arbres puis entre en collision avec le sol.



Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les données enregistrées dans les calculateurs embarqués indiquent que :

- la trajectoire du motoplaneur était généralement descendante depuis environ une minute avant l'arrêt du moteur jusqu'à la fin du vol ;
- lors de la dernière spirale, et probablement jusqu'à la perte de contrôle, la vitesse air était en diminution alors que l'altitude augmentait ;
- au dernier point enregistré, situé à une distance de 200 m de la position de l'épave, la vitesse était de 95 km/h.

La valeur de l'inclinaison du motoplaneur lors de la dernière spirale a été estimée à environ 40°. En fin de spirale, le motoplaneur s'est retrouvé face à un sommet situé une cinquantaine de mètres plus bas.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'anomalie ayant pu contribuer à l'accident. Le moteur était rentré au moment de la collision avec le sol. La position des volets n'a pas pu être déterminée. La masse et le centrage du planeur étaient dans les limites définies par le constructeur et les ballasts étaient vides.

La vitesse de décrochage en vol horizontal et dans les conditions du jour est d'environ 70 km/h en configuration lisse. Elle évolue en fonction de l'angle de roulis :

Inclinaison	0°	30°	40°	45°	60°
Facteur de charge	1	1,15	1,3	1,4	2
Vitesse de décrochage	70 km/h	75 km/h	80 km/h	83 km/h	99 km/h

Le manuel de vol mentionne les actions à réaliser en cas de départ en autorotation :

- une action maximale au palonnier opposé au sens de rotation doit être entreprise jusqu'à l'arrêt de la rotation ;
- le manche doit être positionné vers l'avant.

Selon le manuel de vol, la perte d'altitude lors de la manœuvre de récupération peut aller jusqu'à 150 m.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 020° pour 6 kt, CAVOK, température 13 °C, turbulence modérée.

Le pilote totalisait 430 heures de vol dont 13 dans les trois mois précédents incluant 11 sur type. Il n'était pas familier de la région et avait volé l'avant-veille en compagnie d'un ami. Il s'agissait de son premier vol dans la région de Gap. Il n'avait pas volé la veille en raison de conditions météorologiques défavorables.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le motoplaneur est probablement parti en autorotation lors d'une spirale. Cette perte de contrôle est consécutive à une diminution de vitesse associée à une augmentation d'altitude. La proximité du relief a probablement amené le pilote à surveiller son altitude au détriment de la vitesse.

La faible hauteur a diminué les possibilités de récupération de contrôle du motoplaneur par le pilote.