

**Collision avec des arbres puis le relief, lors d'une compétition**

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

<b>Aéronef</b>	Planeur Schleicher ASK13 immatriculé F-CDYZ
<b>Date et heure</b>	27 août 2014 à 18 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Saint-André-d'Embrun (05), altitude 1 755 m
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Deux pilotes
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilotes décédés, planeur détruit

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

<sup>(2)</sup>Dans le cadre de l'enquête, il n'a pas été possible de déterminer quel pilote était aux commandes lors des différentes phases du vol.

Les deux pilotes<sup>(2)</sup> participent aux rencontres ASK13 organisées au départ de l'aérodrome Mont-Dauphin Saint-Crépin (05). L'objectif de la quatrième étape est de réaliser un circuit au départ de Saint-Marcellin (05), passant à proximité des trois points situés à Vallouise (05), au sommet de la montagne de Dormillouse (04) et à l'Argentière-la-Bessée (05), l'arrivée s'effectuant à une altitude minimum de 1 500 mètres au Fort de Mont-Dauphin (05).

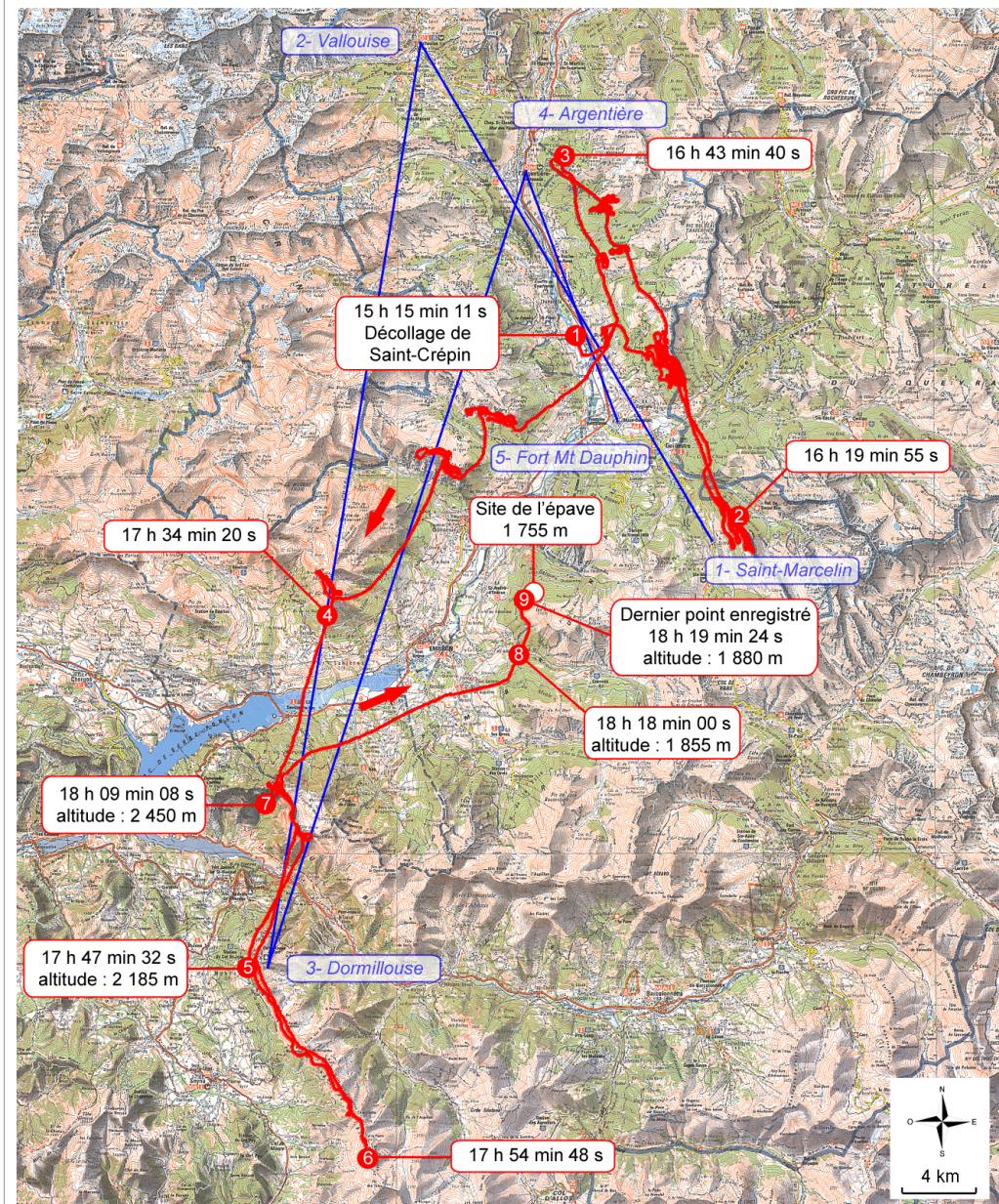
Les pilotes décollent de l'aérodrome vers 15 h 15 (point① de la trajectoire ci-après) et exploitent des ascendances à l'est de l'aérodrome. Ils se dirigent vers la ligne de départ qu'ils franchissent vers 16 h 20 (point② de la trajectoire). Le planeur est alors à une altitude d'environ 2 600 mètres.

Les pilotes se dirigent vers Vallouise, valident le premier point de passage (point③ de la trajectoire) puis longent le côté nord de la vallée de la Durance en direction du sommet de la montagne de la Dormillouse, en exploitant régulièrement des ascendances.

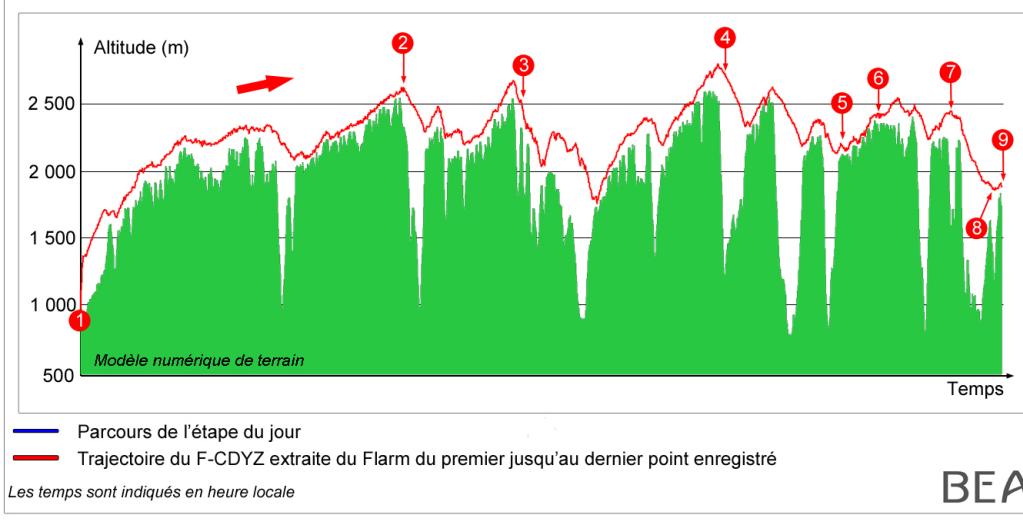
Après avoir validé ce deuxième point de passage (point⑤ de la trajectoire), ils effectuent du vol de pente sur la chaîne de la Blanche jusqu'à une altitude de 2 550 mètres environ. Ils se dirigent ensuite vers le troisième point de passage, en exploitant de nouvelles ascendances à la montagne du Morgon (point⑦ de la trajectoire) jusqu'à atteindre une altitude de 2 450 mètres environ, puis en longeant le côté sud de la vallée de la Durance. Lors de cette phase de transition<sup>(3)</sup>, le planeur perd environ 600 mètres d'altitude en neuf minutes, avec un taux de descente moyen de 1,25 m/s.

En arrivant à proximité d'un relief (point⑧ de la trajectoire), le planeur regagne environ 50 mètres d'altitude en une minute. Après un virage à droite, il perd 30 mètres d'altitude en dix secondes. Vers 18 h 20, il entre en collision avec des arbres puis le relief.

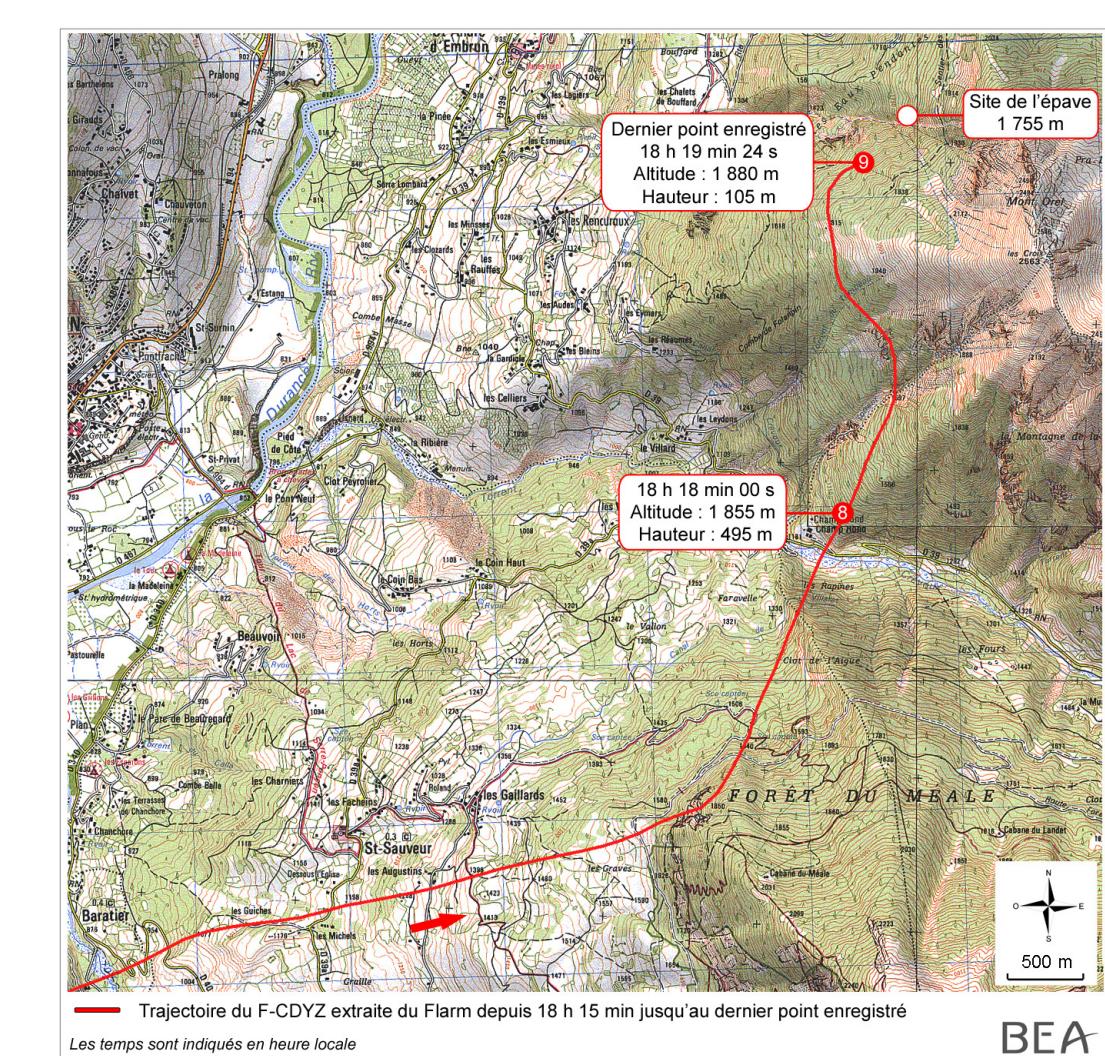
<sup>(3)</sup>Terme utilisé en vol à voile pour indiquer le passage d'une ascendance à l'autre.



Source du fond cartographique : IGN



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 conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 195° pour 6 kt ;
- CAVOK ;
- température 18 °C.

Le site de l'accident se trouve sur la façade nord de l'extrémité ouest d'un massif montagneux orienté est/ouest, avec un dénivelé descendant vers l'ouest d'environ 45°. Les observations indiquent que le planeur avait une trajectoire vers l'ouest avant la collision avec le relief. Elles ont permis d'établir que le planeur a, dans un premier temps, heurté la végétation avec l'aile gauche, puis est entré en collision avec le sol avec une attitude à piquer.

Les examens techniques n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident.

Les deux pilotes étaient habitués au vol en montagne et participaient régulièrement à cette compétition.

L'accident s'est produit lors de la troisième branche du circuit. D'autres pilotes ont emprunté une trajectoire similaire, de la montagne du Morgon vers les reliefs à l'est de l'aérodrome, à proximité desquels il est possible de regagner de l'altitude en vue de rejoindre le dernier point de passage du circuit. Ces pilotes ont suivi des trajectoires plus éloignées du relief, ils n'ont pas rencontré de rabattants.

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

Lors de la troisième branche du circuit, les pilotes ont quitté la montagne du Morgon à une altitude de 2 450 mètres environ en direction du nord-est. Lors de cette phase de transition, le planeur a perdu de l'altitude avec un taux de descente moyen de 1,25 m/s. En arrivant à proximité d'un relief, les pilotes ont viré en direction du nord pour le contourner et le planeur a regagné un peu d'altitude.

Après avoir franchi une crête, le planeur a brusquement perdu 30 mètres d'altitude avec un changement de trajectoire à droite en direction du relief. L'épave a été retrouvée avec une orientation opposée à la trajectoire qu'avait le planeur lors des dix dernières secondes d'enregistrement du flarm.

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause de l'accident.

Il est possible que les pilotes aient rencontré un rabattant lors du franchissement de la crête et aient ensuite voulu effectuer un virage à gauche pour s'écartier du relief. Lors de cette manœuvre, le planeur a heurté des arbres.