

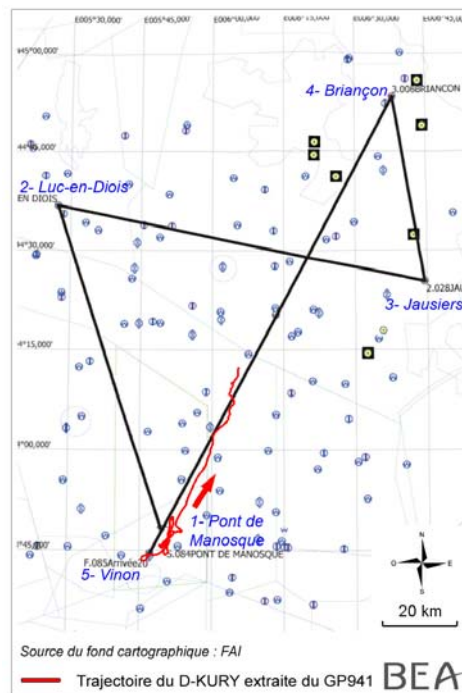
Collision avec le relief lors d'une spirale, en compétition

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

Aéronef	Motoplaneur Ventus 2CM immatriculé D-KURY
Date et heure	16 juin 2013 vers 14 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Saint-Geniez (04), altitude 1 060 mètres
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, motoplaneur détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

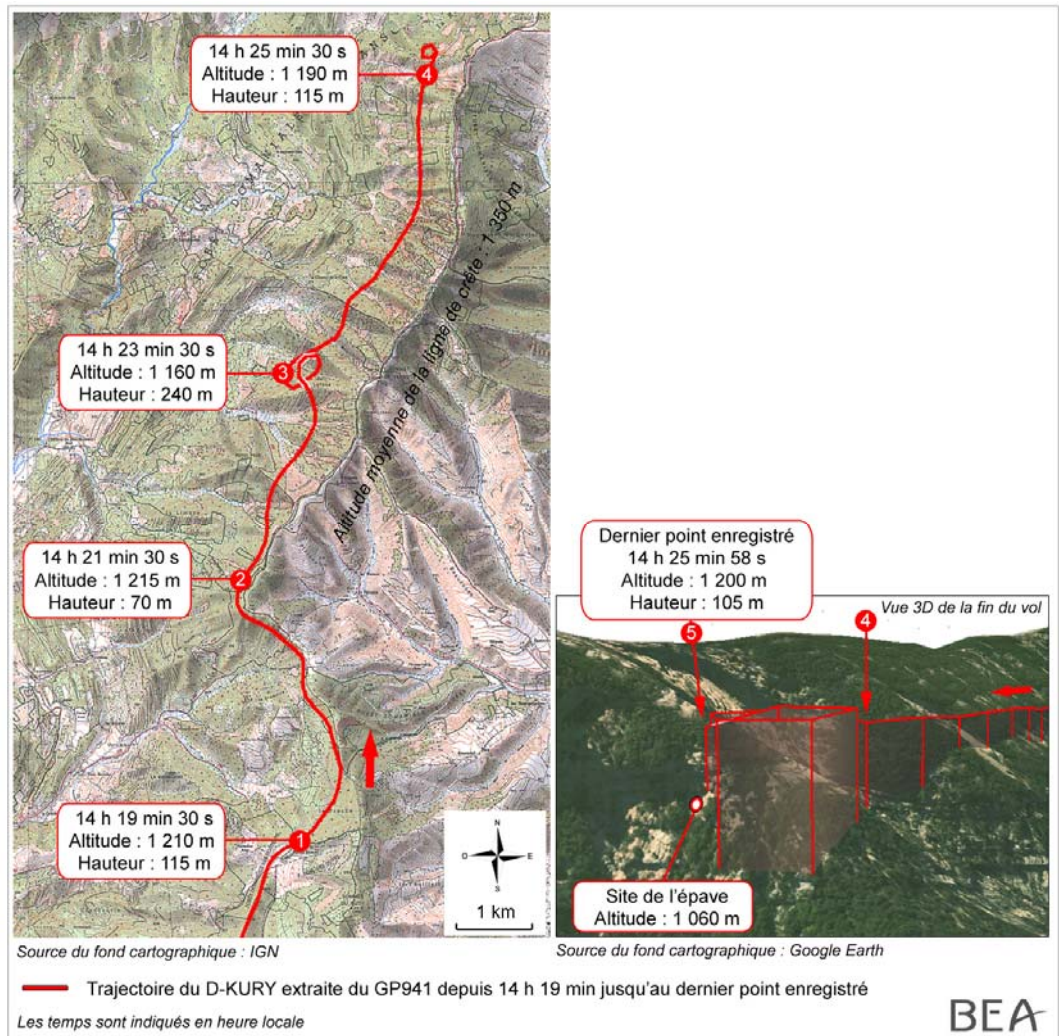
Le pilote participe à la septième étape du championnat d'Europe de vol à voile au départ de l'aérodrome de Vinon (83). L'objectif est de réaliser un circuit au départ du pont de Manosque (04), puis de passer par trois points situés à Luc-en-Diois (26), Jausiers (04) et Briançon (05), avant de revenir atterrir à Vinon.



Le pilote décolle vers 13 h 00. Il exploite des ascendances au nord de l'aérodrome et atteint une altitude d'environ 1 800 mètres. Il traverse la ligne de départ vers 14 h 00 puis prend un cap 020°.

A partir du point ① de la trajectoire ci-dessous, il longe le versant nord-ouest de la montagne la Vaumuse sous la ligne de crête.

Au point ④ de la trajectoire, il tente d'exploiter une ascendance et effectue une spirale. Après avoir effectué un tour, il perd le contrôle du planeur qui entre en collision avec le relief.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

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

Le pilote totalisait environ 3 000 heures de vol en planeur, dont environ 600 sur type. Il était habitué à voler en montagne, principalement dans les Pyrénées et avait effectué à deux reprises des vols dans les Alpes du sud.

D'après les éléments recueillis sur place, il avait suivi le briefing des organisateurs de la compétition ainsi que le briefing de son chef d'équipe, le matin de l'accident. Lors de ces briefings, avaient été effectués un récapitulatif de l'épreuve de la veille, une présentation des conditions météorologiques ainsi qu'une présentation des informations nécessaires pour l'épreuve du jour. Aucune précaution particulière n'avait été mentionnée.

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

- vent du 135° pour 3 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- cumulus épars sur le relief dont la base se situait entre 1 900 et 2 300 mètres ;
- turbulence faible à modérée, température 23 °C.

Un pilote ayant participé à la compétition indique que les conditions aérologiques étaient peu favorables au vol à voile au départ de cette épreuve. En effet, l'activité thermique était peu efficace et le vent était faible du sud-est. En particulier, compte tenu de la faible hauteur des planeurs, l'exploitation des ascendances thermiques le long de la montagne la Vaumuse était réalisée du côté du versant sous le vent. Certains pilotes ont exploité ces ascendances, d'autres ont préféré ne pas le faire jugeant ces conditions trop aléatoires.

Le versant sous le vent d'un relief peut être le siège de courants rabattants et de turbulences. Par ailleurs, l'exécution de spirales n'est pas recommandée en dessous du niveau des crêtes puisque le pilote peut se retrouver face au relief avec une marge de hauteur insuffisante pour s'en éloigner.

L'exploitation du calculateur GP941 montre que, lors de l'exécution de la spirale, la vitesse indiquée moyenne du planeur était de 110 km/h. Le rayon de virage étant d'environ cent mètres, l'inclinaison était d'environ 45°.

La vitesse de décrochage du planeur à inclinaison nulle est de 79 km/h. Le facteur de charge en virage a pour effet d'augmenter la vitesse de décrochage. Pour une inclinaison de 45°, cette augmentation est d'environ 20 %, soit une vitesse de décrochage du planeur de 95 km/h.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le contexte de la compétition a certainement contribué à la décision du pilote d'effectuer une spirale proche du relief.

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause de la perte de contrôle.