

ACCIDENT

7 mai 2005 - avion immatriculé F-PLCM

Evénement :	givrage des carburateurs, arrêt des moteurs en vol, atterrissage d'urgence en campagne manqué.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> préparation du vol insuffisante, <input type="checkbox"/> prise en compte insuffisante des caractéristiques de l'avion.

Conséquences et dommages : pilote blessé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Colomban MC 15 « Cri Cri » (construction amateur), moteurs Zanzotteria de 27 ch.

Date et heure : samedi 7 mai 2005 à 10 h 10.

Exploitant : privé.

Lieu : Bourg-Saint-Maurice (73), altitude : 2 880 pieds.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 45 ans, PPL (A) de 1977, VV de 1980 périmé depuis 1995, 843 heures de vol sur avion dont 196 sur type et 12 dans les trois mois précédents, environ 70 heures sur planeur.

Conditions météorologiques : estimées au FL 100 dans le massif du Mont-Blanc : ciel clair, vent 270° / 10 kt, température - 5 °C, humidité relative 86 % ;

estimées sur le site de l'accident : vent 150° / 02 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT Cu à 4 500 pieds, température 13 °C, température du point de rosée 1 °C, humidité relative 43 %.

CIRCONSTANCES

L'altitude d'Albertville est de 1 033 pieds.

Le pilote, propriétaire de l'avion, participe à un rassemblement de MC 15 à Albertville (73). Peu avant 9 h 00, lorsqu'il arrive sur l'aérodrome, les conditions météorologiques lui apparaissent favorables pour un vol local. Il règle les carburateurs des moteurs afin d'appauvrir le mélange et décolle à 9 h 15. Il monte à une altitude de neuf mille pieds au-dessus de l'aérodrome puis se dirige vers le Grand Pic de la Lauzière (2 829 m), qu'il survole à douze mille pieds. Après plusieurs prises de vues, il se dirige vers le Mont-Blanc. Il poursuit sa montée. A trois milles marins au sud-est du sommet, il est à quatorze mille

pieds environ. Il décide de retourner à Albertville et descend dans la vallée selon une pente importante en suivant le relief. Afin de ne pas dépasser la VNE, il réduit complètement la puissance des moteurs. Quelques minutes plus tard, il l'augmente pour tester les moteurs. Son action reste sans effet. Il cherche une surface propice à un atterrissage mais espère qu'il parviendra à redémarrer les moteurs compte tenu de son altitude élevée. Il essaie plusieurs positions des commandes de puissance, sans succès. Les versants enneigés lui paraissent peu propices à un atterrissage d'urgence. Il choisit de poursuivre son vol devant lui vers le fond de la vallée où il aperçoit une prairie. Il réalise qu'il ne parviendra pas à l'atteindre et choisit un endroit lui paraissant dégagé, entre un ruisseau et une route sinuuse. Il positionne les volets sur un cran puis deux crans en très courte finale. L'avion heurte un rocher, roule puis s'immobilise après quelques mètres.

L'examen de l'épave montre que les moteurs ne délivraient pas de puissance au moment de l'impact. Aucune anomalie susceptible d'expliquer l'arrêt des moteurs n'a pu être mise en évidence.

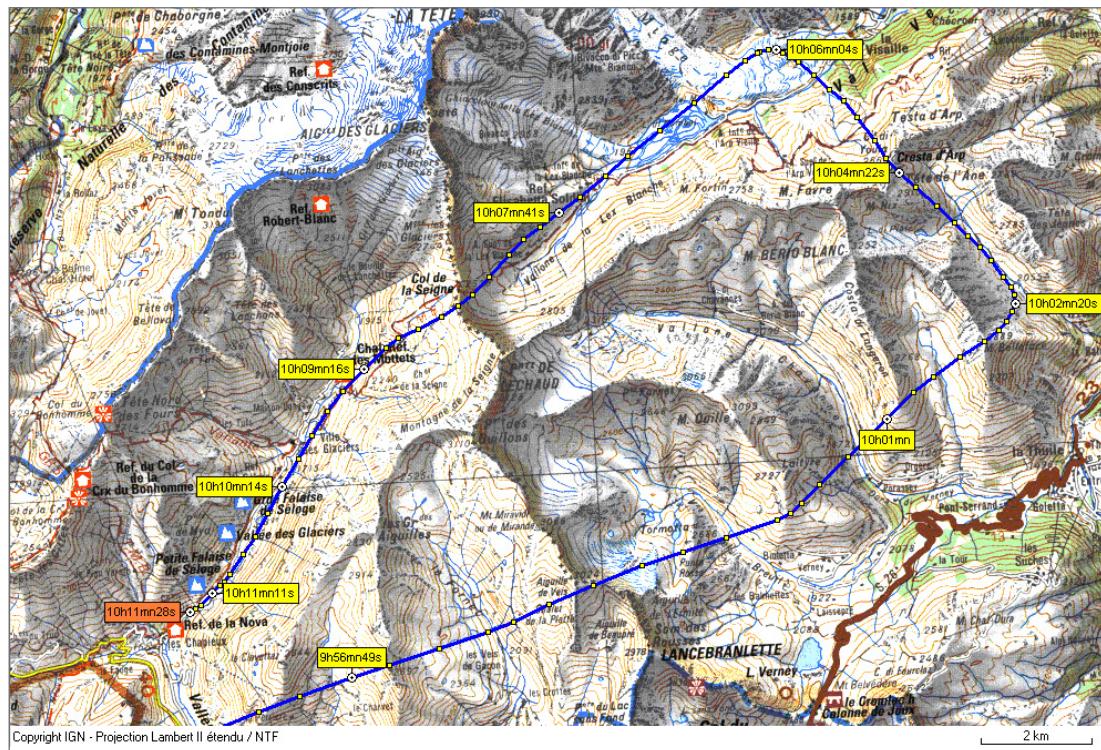
Sur le MC 15, les deux carburateurs sont placés à l'air libre, sans dispositif de réchauffage. Deux autres pilotes de MC 15 participant au rassemblement indiquent qu'ils ont subi un givrage de leurs carburateurs ce même jour et annulé la suite de leur vol. Le pilote indique qu'il était conscient des risques de givrage.

L'étude de la situation météorologique confirme la présence dans la région d'une zone de forte humidité en ciel clair aux environs du niveau de vol cent. Le pilote avait décollé sans consulter les informations météorologiques et sans se renseigner auprès de l'organisateur du rassemblement, basé à Albertville.

Le pilote avait une expérience du vol en montagne en planeur. Il n'avait jamais volé à de telles altitudes avec son MC 15, à l'exception de quelques vols très courts au FL 110, à une température plus élevée, afin d'effectuer des essais des moteurs.

Le pilote est resté environ trente minutes au-dessus du niveau de vol cent vingt, altitude à laquelle les effets de l'hypoxie peuvent avoir une influence sur les capacités de jugement. Le déroulement du vol ne permet toutefois pas d'établir avec certitude que le pilote a subi les effets de l'hypoxie d'altitude.

L'avion était équipé d'un harnais « cinq points ». Le pilote l'a ajusté dès qu'il a constaté l'arrêt des moteurs. Cela a vraisemblablement contribué à limiter la gravité de ses blessures.



Trajectoire reconstituée à l'aide des données du GPS, sans information d'altitude exploitable