

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 38-FR

Événement :	atterrissage d'urgence en montagne avec utilisation de parachute de secours par conditions météorologiques défavorables.
Cause identifiée :	choix d'un itinéraire en montagne inadapté aux conditions météorologiques.

Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	ULM Rans Coyote 2 S-6ES multi-axes, moteur Rotax 912.
Date et heure :	samedi 4 janvier 2003 à 16 h 40.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Revel (38), sur les rives du lac de Grand Doménon, massif de Belledone, altitude 7825 pieds.
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 60 ans, UL de 1997, 420 heures de vol dont 380 sur type et 15 h 30 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 240° / 14 kt, rafales à 25 kt courants ascendants, visibilité nulle, 6 à 7 de Cu, température -6 °C, grains, coucher du soleil à 17 h 06.

Circonstances

Le pilote, familier de la région, explique qu'il décolle de l'aérodrome de Grenoble le Versoud vers 16 heures. Il monte rapidement en direction de la station de Chamrousse où une éclaircie lui permet de voir le ciel bleu. Tout le reste de la vallée est couvert de nuages dont la base se situe à une hauteur d'environ 3000 pieds. Il survole la Croix de Chamrousse puis, l'éclaircie disparaissant et un fort grain approchant, il décide de rentrer. Il débute une descente rapide en pensant pouvoir passer sous la couche nuageuse par une trouée par laquelle il aperçoit le sol. Quelques instants plus tard, la trouée rétrécit et il se retrouve en conditions IMC dans de fortes turbulences. Sa vitesse subit de fortes variations il ne peut pas lire les indications du compas. A 16 h 25, il contacte par radio le contrôleur de la tour de Grenoble le Versoud. Il annonce qu'il est en perdition et demande à être localisé. Le contrôleur lui répond qu'il ne dispose pas de goniomètre lui permettant de le repérer. Le pilote, aperçoit un bref instant une paroi rocheuse très proche et déclenche l'ouverture du parachute de secours de l'aéronef. La descente de l'ULM sous le parachute est brève. Le contact avec le sol enneigé est doux. Le parachute gonflé par le vent fort, traîne l'aéronef en le remontant long de la pente vers un éperon rocheux. Le pilote profite d'une accalmie pour sortir de l'habitacle et tente de dégonfler le parachute. N'y parvenant pas, il sectionne plusieurs suspentes avec un couteau.

(suite page suivante)

Il utilise la voile du parachute pour se protéger du froid à l'intérieur de l'aéronef. Après avoir remis le contact électrique, il entend faiblement à la radio les messages entre la tour de contrôle de Grenoble le Versoud et le pilote d'un avion en vol qui tente de le localiser. Il essaie de les contacter, en vain. Il vérifie sa position à l'aide de son GPS et passe la nuit sur le site de l'accident. Il émet un message de détresse à chaque survol d'un avion commercial. Le lendemain matin, il lance de nouveaux appels radio infructueux. Il quitte l'ULM à 10 heures, emmitoufflé dans la toile du parachute. Il réussit à rejoindre le refuge de la Pra vers 11 h 45 après une marche difficile dans la neige épaisse, sous de violentes rafales de vent et avec une mauvaise visibilité. Les conditions météorologiques s'améliorant, il quitte le refuge vers 12 h 30 et décide de descendre dans la vallée. Vers 14 h 45, il entend et aperçoit un hélicoptère de façon intermittente. Il réussit à le contacter sur la fréquence de détresse 121.50 Mhz après avoir essayé 130.00 Mhz (fréquence allouée au vol en montagne) et 121.00 Mhz (fréquence de Grenoble le Versoud). A la demande du pilote de l'hélicoptère, il remonte vers une zone accessible à l'hélicoptère. Il est évacué vers 16 h 00, très épuisé et en état d'hypothermie.

Les informations météorologiques délivrées par l'ATIS de l'aérodrome de Grenoble le Versoud le 4 janvier à 16 h 00 étaient les suivantes : vent 230° / 14 nœuds, visibilité supérieure à 10 kilomètres, nuages fragmentés à 3500 pieds, température 11 °C, température du point de rosée 3 °C, QNH 1004 hPa, QFE 978 hPa.

Le service météorologique prévoyait l'arrivée d'un front froid actif dans l'après-midi avec présence de Cumulonimbus et d'orages.

Le pilote n'avait pas pris connaissance de ces prévisions avant le vol.

La nuit et la journée suivant l'événement, les hélicoptères participant aux recherches ont tenté de localiser l'ULM à une altitude de voisine de 3000 pieds, base de la couche nuageuse.



situation de l'épave

le Pic du Grand Doménon, en arrière plan, culmine à 2802 mètres, soit à une hauteur de 417 mètres au-dessus de l'épave.