

Rapport

Accident survenu le **25 juillet 2008**
à **Névache (05)**
au **motoplaneur Scheibe SF 25C**
immatriculé **D-KIOK**



Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Ministère de l'énergie, de l'environnement, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

Avertissement

Ce rapport exprime les conclusions du BEA sur les circonstances et les causes de cet accident.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et au Code de l'Aviation civile (Livre VII), l'enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Table des matières

AVERTISSEMENT	1
SYNOPSIS	3
1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE	3
1.1 Déroulement du vol	3
1.2 Tués et blessés	3
1.3 Dommages à l'aéronef	3
1.4 Renseignements sur le pilote	4
1.5 Renseignements sur l'aéronef	4
1.6 Conditions météorologiques	4
1.7 Enregistreurs de bord	5
1.8 Renseignements sur l'épave et sur l'impact	5
1.8.1 Examen du site	5
1.8.2 Examen de l'épave	5
1.9 Questions relatives à la survie des occupants	6
1.10 Renseignements supplémentaires	6
1.10.1 Examen du carnet de vol	6
1.10.2 Témoignages	6
1.10.3 Documentation à bord	7
2 - ANALYSE ET CONCLUSION	8
2.1 Préparation du vol	8
2.2 Réalisation du vol	8
2.3 Conclusion	8

Synopsis

Date	Propriétaire
25 juillet 2008 11 h 30 ⁽¹⁾	Privé
Lieu	Exploitant
Vallée de la Clarée, commune de Névache (05)	Privé
Nature du vol	Personnes à bord
Local	Pilote + 1
Aéronef	
Motoplaneur Scheibe SF25C	

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter deux heures pour obtenir l'heure en France métropolitaine le jour de l'événement.

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol

Le pilote décolle de l'aérodrome de Serres La Batie (05) à 9 h 30 environ pour un vol local à caractère touristique avec un passager n'ayant pas connaissance aéronautique. Il s'engage dans la vallée de la Clarée. Aux environs de 11 h 30, un témoin voit le motoplaneur passer, en direction du nord, moteur tournant, au niveau du refuge des Drayères à faible hauteur sous la ligne de crête, longeant le côté est de la vallée. La vallée de la Clarée se termine au nord par un cirque. A l'approche du cirque, le pilote vire par la gauche et augmente la puissance du moteur pour effectuer le demi-tour. Au cours du demi-tour, le témoin perd le motoplaneur de vue, mais l'entend percuter le sol. Il alerte les secours. Le motoplaneur est retrouvé sur le versant ouest.

1.2 Tués et blessés

Le pilote et son passager sont décédés.

1.3 Dommages à l'aéronef

Le motoplaneur est détruit.

1.4 Renseignements sur le pilote

Homme, 69 ans

- Licence allemande de pilote de planeur délivrée en 2001 en état de validité
- Brevet « D »
- Qualification « Motoplaneur » avec dispositif d'envol autonome

Le pilote ayant changé de carnet de vol en avril 2002, seul le carnet n° 2 a été retrouvé. Les indications de report des heures de vol sont incomplètes et ne permettent pas d'établir précisément la répartition des heures de vol en instruction et en tant que commandant de bord. La seule indication est un report de 515 heures de vol à l'ouverture du second carnet. Par ailleurs, à compter du mois d'avril 2002, la totalité des heures de vol réalisées par le pilote ont été effectuées en tant que commandant de bord, exclusivement sur le motoplaneur D-KIOK.

- Expérience motoplaneur:

- totale : 656 heures de vol
- sur type : 141 heures de vol depuis 2002, dont 141 en qualité de commandant de bord
- dans les six derniers mois : 6 heures
- dans les trois derniers mois : 6 heures
- dans les trente derniers jours : 3 heures

1.5 Renseignements sur l'aéronef

Constructeur	Scheibe
Type	Scheibe SF 25 C
Numéro de série	44522
Immatriculation	D-KIOK
Mise en service	1992
Certificat de navigabilité	Valide
Utilisation à la date du 25/07/2008	3 424 heures
Depuis visite annuelle (27/04/2008)	10 heures
Moteur	Limbach L 2000 EA
Hélice	MT 150 L90-1A

1.6 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site (source Météo France)

- Nuages :
 - FEW Cumulus vers 1 000 / 1 300 mètres
 - BKN Cirrus vers 7 000 mètres
- Visibilité : supérieure à 10 kilomètres
- Iso 0°C à 4 000 mètres

- QNH 1008 hPa
- Turbulence : nulle à faible
- Pas de phénomène de givrage

Vents et températures

- Au sol et en fond de vallée : 180°, 2 à 4 m/s, 26 °C
- Vers 3 000 m : 260° à 340°, 1 à 4 m/s, 8 °C

1.7 Enregistreurs de bord

Le motoplaneur n'était pas équipé d'enregistreur de bord ; la réglementation ne l'impose pas.

1.8 Renseignements sur l'épave et sur l'impact

1.8.1 Examen du site

Le site de l'accident se situe sur le versant ouest de la vallée de la Clarée sur une pente de l'ordre de 30 à 40° à 2 280 mètres d'altitude.

L'examen du site montre un premier impact du saumon de l'aile gauche puis, à quelques mètres, l'impact du nez du motoplaneur. L'épave s'est immobilisée sur le dos à une dizaine de mètres de l'impact initial. Les traces d'impact, les débris d'aile et l'épave sont alignés selon un axe nord-sud correspondant à la route du motoplaneur en fin de demi-tour.



1.8.2 Examen de l'épave

L'examen de l'épave montre que le saumon de l'aile gauche a été arraché. L'aile gauche est cassée à un mètre de l'emplanture. Le moteur est encastré dans la cabine. Le train principal gauche est arraché. La partie arrière de fuselage est repliée vers l'avant. L'ensemble des dommages constatés sur la cellule est la conséquence de la collision avec le sol.

La continuité des commandes a été vérifiée, les ruptures constatées sont consécutives à l'impact.

Les observations réalisées sur l'hélice et le moteur montrent que ce dernier délivrait de la puissance au moment de l'impact. L'aiguille du tachymètre est bloquée à 2 700 tr/min et la commande de puissance est en position « plein gaz ».

1.9 Questions relatives à la survie des occupants

La violence du choc et les dégâts occasionnés sur le cockpit montrent que l'accident ne laissait aucune chance de survie aux occupants.

1.10 Renseignements supplémentaires

1.10.1 Examen du carnet de vol

L'examen du carnet de vol montre que le pilote avait effectué des vols dans la région en juillet 2006 et août 2007. La veille, il avait effectué un vol de 2 heures 50 minutes.

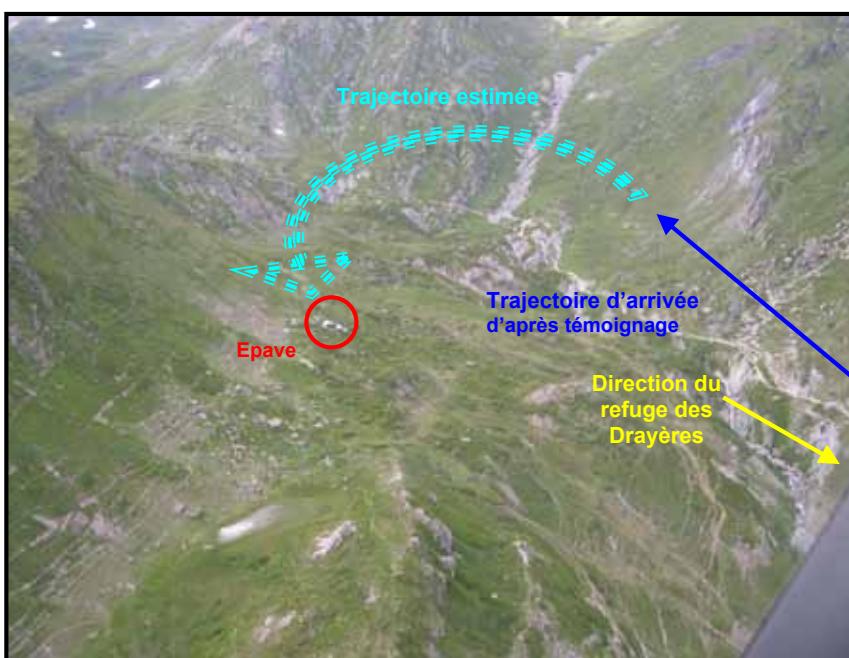
1.10.2 Témoignages

Un témoin sur l'aérodrome de Serres La Batie indique que le pilote était arrivé le mercredi 23 juillet depuis l'Allemagne par la route avec le motoplaneur démonté dans sa remorque.

Un autre témoin présent sur l'aérodrome indique qu'il a vu le pilote décoller en autonome aux environs de 11 h 30 locales.

Personne n'avait connaissance des intentions de vol du pilote, de la nature du vol, ni de la durée ou de l'heure estimée de retour.

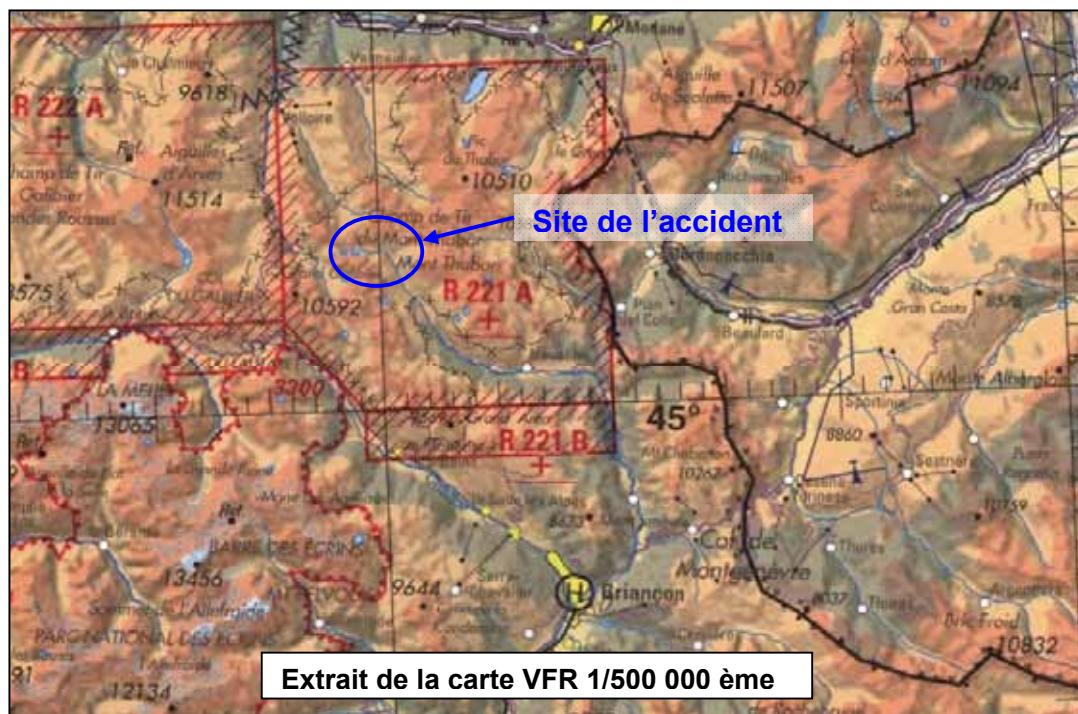
Un randonneur témoin de l'accident explique qu'il était à proximité du refuge des Drayères lorsqu'il a vu l'appareil à faible hauteur, en provenance du sud, moteur tournant, remonter la vallée de la Clarée côté est, passer le refuge et virer par la gauche. Il a perdu le motoplaneur de vue, a entendu une augmentation du régime du moteur, puis le bruit de l'accident. Il a alerté les secours.



1.10.3 Documentation à bord

Dans l'épave du motoplaneur, les documents suivants ont été retrouvés :

- Carte VFR à l'échelle 1/500 000^{ème}
- Carnet de route du motoplaneur
- Carnet de vol et licence du pilote



La carte VFR montre qu'à partir de Briançon, pour continuer vers le Nord, le pilote avait le choix entre deux vallées :

- à droite, la vallée de la Clarée orientée au Nord-Est, puis au Nord et ensuite au Nord-Ouest qui se termine en cul de sac ;
- à gauche, la vallée de la Guisane orientée au Nord-Ouest suivant la route nationale N91.

2 - ANALYSE ET CONCLUSION

2.1 Préparation du vol

Les témoignages recueillis montrent que le pilote était totalement autonome. Il n'a ni la veille, ni le jour de l'accident informé les personnes présentes sur l'aérodrome de ces intentions de vols, de sa destination, de son itinéraire ou de la durée du vol qu'il envisageait de réaliser. Il était un habitué de l'aérodrome et de la région. Les conditions météorologiques le jour de l'accident étaient favorables à la réalisation du vol.

2.2 Réalisation du vol

Il n'a pas été possible de déterminer le cheminement suivi par le pilote au cours du vol le jour de l'accident avant qu'il ne s'engage dans la vallée de la Clarée.

Le témoignage du randonneur permet cependant d'établir que le pilote cheminait à basse hauteur alors qu'il s'était engagé dans cette vallée.

La tentative de demi-tour ainsi que la remise de puissance semble montrer que le pilote a très probablement été surpris de voir la vallée se refermer et se terminer par un cirque. Le saumon de l'aile gauche a touché le sol de la face ouest de la vallée en premier alors qu'il était en virage à gauche, ce qui indique que le motoplaneur avait une inclinaison latérale très importante, supérieure à l'inclinaison de la pente estimée à 30°.

Il est très probable que le pilote se soit engagé dans la vallée de la Clarée par inadvertance.

2.3 Conclusion

L'accident est la conséquence d'une manœuvre de demi-tour réalisée par le pilote en zone montagneuse dans un espace restreint. La décision prise par le pilote de voler à basse hauteur et la surveillance insuffisante de la navigation sont des facteurs contributifs.

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Zone Sud - Bâtiment 153
200 rue de Paris
Aéroport du Bourget
93352 Le Bourget Cedex - France
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero

Parution : octobre 2010

N° ISBN : 978-2-11-099156-0

