

Collision avec le relief

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

Aéronef	Motoplaneur Schempp-Hirth Arcus E immatriculé D-KSOL
Date et heure	18 août 2013 vers 14 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Faucon de Barcelonnette (04), altitude 1 865 m
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, motoplaneur détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, en place arrière, accompagné d'un passager, décolle en remorqué vers 12 h 40 de l'aérodrome de Sisteron (04).

Il exploite des ascendances sur les reliefs situés au nord de Barcelonnette (04).

Vers 14 h 00, il débute un virage par la droite. Quelques secondes plus tard, le planeur entre en collision avec le relief.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'épave est retrouvée dans une clairière en pente, orientée au cap 050°. Les dommages observés indiquent que le planeur a probablement heurté le relief à faible énergie en virage à droite.

Les examens techniques n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident. Le moteur était en place dans son logement. Les volets étaient rentrés.

L'épave est située à 200 mètres du dernier point enregistré **S** de la trajectoire ci-après. Entre ce dernier point et la collision avec le relief, le planeur a perdu environ 150 m d'altitude.

La situation météorologique générale était une situation de marais barométrique avec un régime de brises de vallée d'ouest. La masse d'air, relativement humide entre 2 000 et 3 500 mètres, était instable avec des ascendances thermiques matérialisées par des cumulus dont la base était située vers 2 600 à 2 900 m.

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

- ☐ vent du 290° pour 10 kt ;
- ☐ température 16 °C ;
- ☐ SCT par cumulus ;
- ☐ visibilité supérieure à 10 km.

Le pilote avait assisté au briefing météorologique le matin. De bonnes conditions de vol étaient prévues. Cependant, en raison des conditions observées au moment du briefing, les dangers liés à la présence de cumulus à fort développement vertical, et notamment la présence de fortes turbulences, ont été évoqués. Il a également été indiqué que les ascendances seraient difficiles à exploiter aux faibles altitudes.

Le pilote, également instructeur, totalisait environ 1 000 heures de vol et 62 heures dans les trois derniers mois dont 22 sur type. Il connaissait la région et volait régulièrement depuis Sisteron. Il était arrivé à Sisteron la semaine précédente et avait volé plusieurs jours, dont la veille de l'accident.

Le passager était pilote d'ULM et suivait une formation de pilote de planeur en Allemagne.

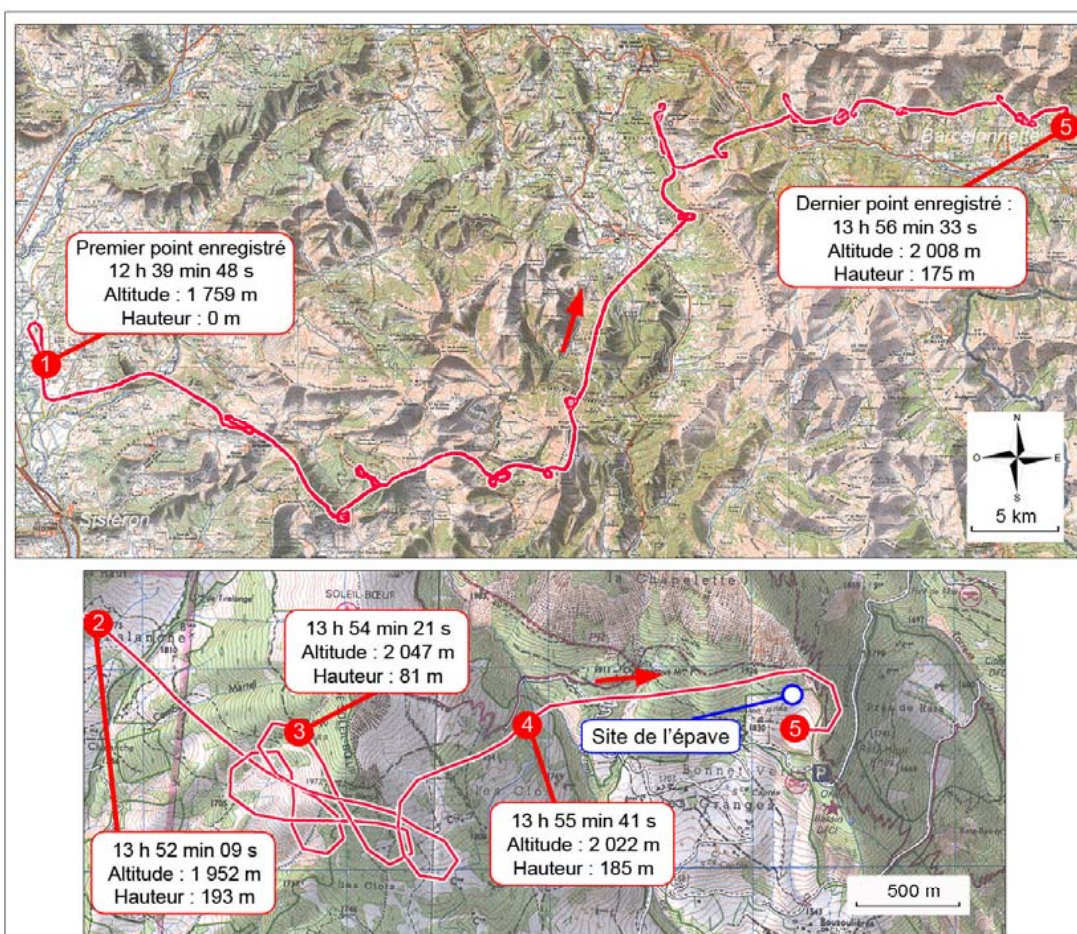
Le pilote d'un autre planeur ayant croisé le D-KSOL vers le point ③ de la trajectoire ci-après indique que les ascendances thermiques n'étaient pas établies dans cette zone et que les conditions étaient turbulentes du fait de la brise de vallée d'ouest.

Le chef pilote du centre de vol à voile de l'Ubaye situé sur l'aérodrome de Barcelonnette indique que le lieu de l'accident est un endroit où les ascendances peuvent devenir hachées et turbulentes lorsque la brise de vallée est établie. Il n'y effectue donc pas de remorquage l'après-midi. Des pilotes, volant régulièrement dans la région, indiquent également que cet endroit est propice à la présence de turbulences à faible hauteur.

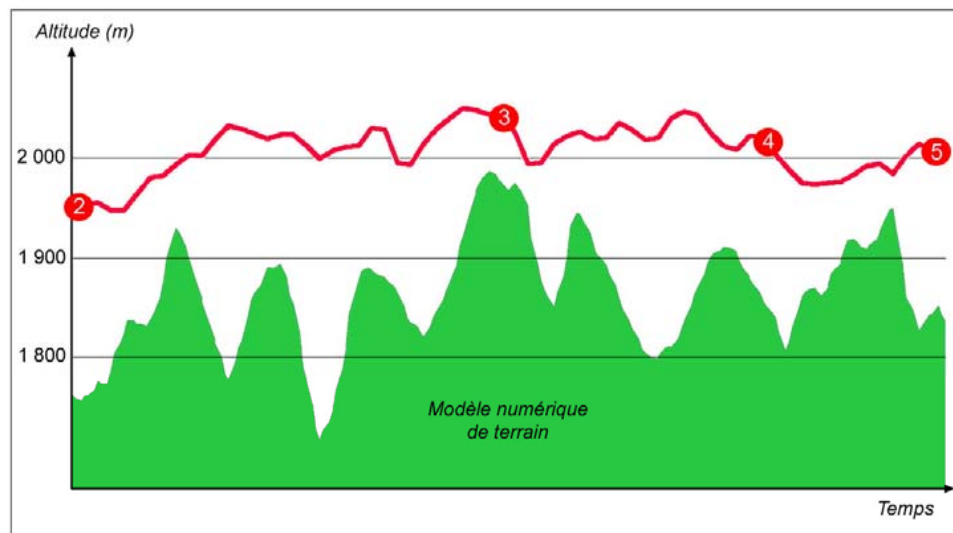
3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote a probablement perdu le contrôle du motoplaneur alors qu'il exploitait des ascendances sur la face sud d'un relief, par conditions de vent d'ouest. Il a probablement rencontré des descendances générées par une arrête perpendiculaire au relief principal alors qu'il évoluait à faible hauteur dans un environnement turbulent.

Trajectoire du motoplaneur D-KSOL



Source du fond cartographique : IGN



— Trajectoire du D-KSOL issue du calculateur LX9000

Les heures sont indiquées en heures locales