

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

⁽²⁾Altitude 275 m.

⁽³⁾L'autorotation est le plus souvent la conséquence d'un décrochage dissymétrique. Le planeur pique en décrivant une trajectoire hélicoïdale, relativement serrée.

Autorotation, collision avec le sol

Aéronef	Planeur Rolladen Schneider LS3 immatriculé PH-879
Date et heure	18 septembre 2013 vers 13 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Vinon-sur-Verdon (83)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, planeur détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Vinon⁽²⁾ vers 12 h 40 pour un vol local.

Vers 13 h 40, un mécanicien de l'aéroclub voit le planeur au nord / nord-est de l'aérodrome à une hauteur qu'il estime à 250 m. Il le voit virer à droite, partir en autorotation⁽³⁾, effectuer deux tours et disparaître derrière un obstacle avec une forte assiette à piquer.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le planeur était équipé d'un calculateur FLARM, ce qui a permis de reconstituer la trajectoire du vol de l'accident (voir page 3).

Les examens techniques réalisés sur l'épave n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident. Ils permettent d'établir que les aérofreins, les volets et le train d'atterrissement étaient rentrés au moment de la collision avec le sol et que la verrière n'avait pas été larguée. Le planeur avait un fort angle à piquer et un mouvement en rotation au moment de l'impact.

Les examens médicaux n'ont pas mis en évidence d'élément susceptible d'expliquer l'accident.

Le pilote, âgé de 73 ans, titulaire de la licence planeur depuis 1976, totalisait environ 1 000 heures de vol, 26 dans les trois mois précédents, dont 20 sur type. Il volait régulièrement à Vinon. Il y était arrivé à la fin du mois d'août.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes :

- vent du 280° pour 12 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- SCT par cumulus à 1 500 m ;
- turbulence assez forte ;
- température 24 °C.

⁽⁴⁾Finesse maximale théorique de 40.

L'aéroclub organise tous les matins un briefing comportant notamment un exposé des conditions météorologiques. Le pilote y avait assisté. Une quinzaine de planeurs ont décollé de l'aérodrome de Vinon le jour de l'accident. Les pilotes ont indiqué que les conditions de vol étaient bonnes.

Le lieu vers lequel se dirigeait le planeur au moment de l'accident, appelé « *le trapèze* », est fréquemment utilisé par les pilotes car il est propice aux ascendances.

Le LS3 est un planeur monoplace. Une gueuse de 4 kg était en place à l'avant du planeur afin de centrer celui-ci conformément aux recommandations du constructeur. Compte tenu de la finesse⁽⁴⁾ du LS3, une altitude d'environ 500 m permettait de rejoindre l'aérodrome en sécurité.

Selon le manuel de vol, les manœuvres de sortie de l'autorotation sont les suivantes :

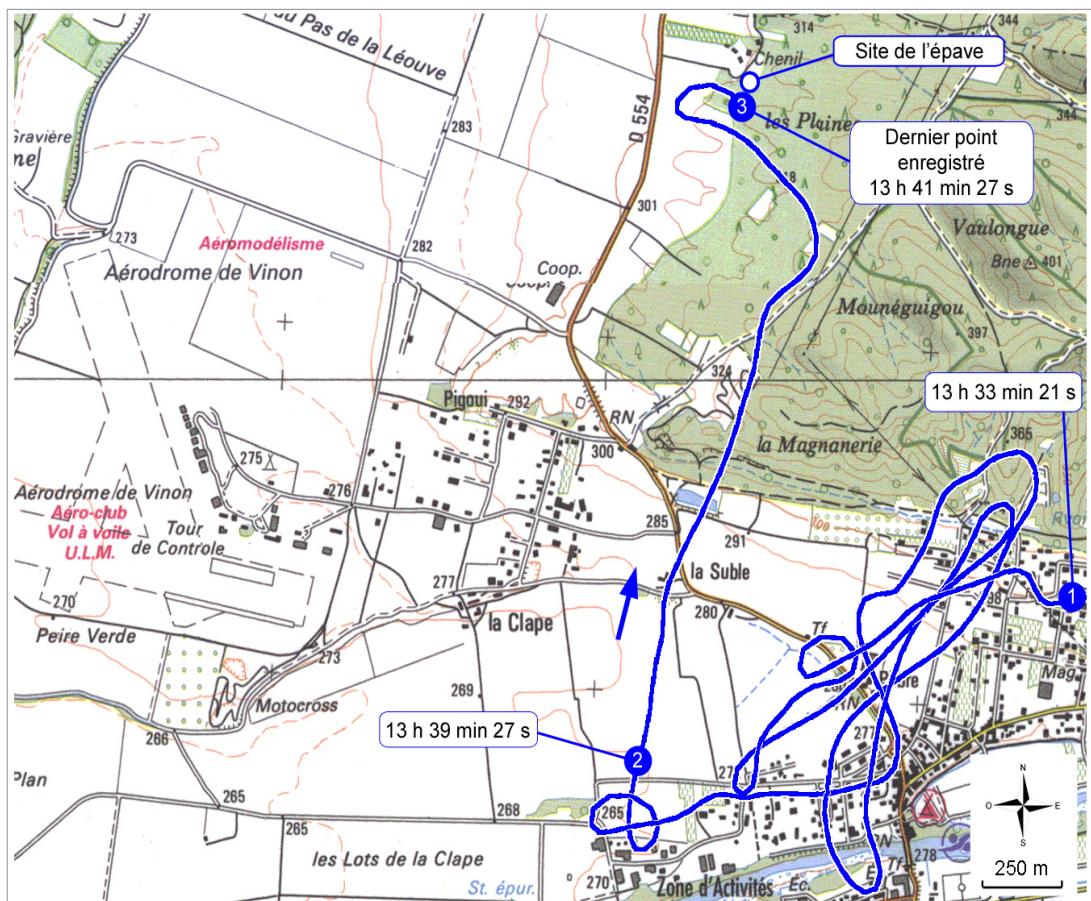
- appliquer une action franche au palonnier opposé au mouvement de rotation ;
- effectuer une ressource souple.

Le manuel précise que la perte d'altitude lors de la récupération de l'autorotation est de 50 m environ.

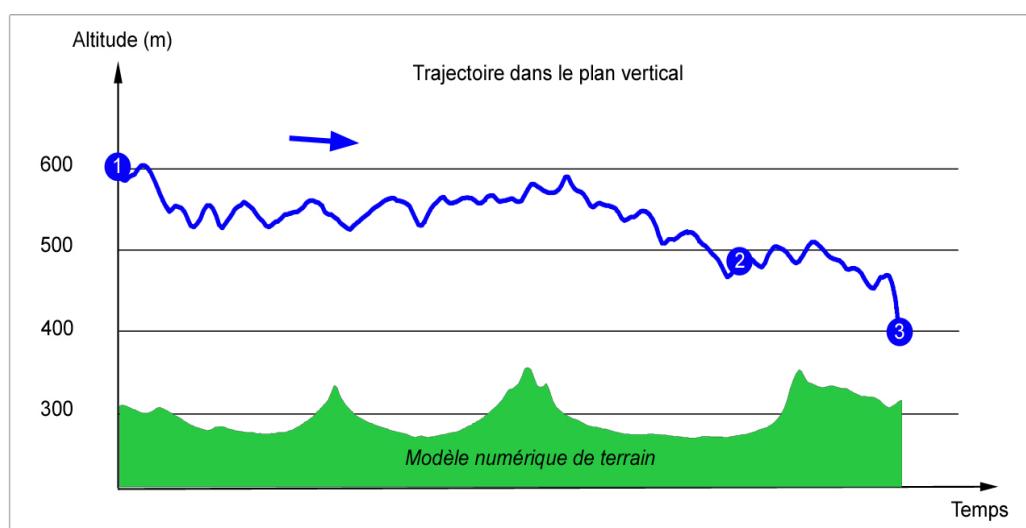
3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer la raison du départ en autorotation du planeur et de sa non-récupération.

Trajectoire du planeur PH-879



Source du fond cartographique : IGN



— Fin de la trajectoire du PH-879 issue du calculateur FLARM depuis 13 h 33 min 21 s jusqu'au dernier point enregistré

Les temps sont indiqués en heure locale

BEA