

ACCIDENT

8 août 2005 - planeur immatriculé F-CGUK

Evénement :	collision avec le relief lors d'un vol en montagne.
Cause probable :	estimation erronée des conditions météorologiques et aérologiques.
Facteur contributif probable :	fatigue induite par l'hypoxie d'altitude.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : planeur Rolladen Schneider LS 6-18W.

Date et heure : lundi 8 août 2005 vers 18 h 47.

Exploitant : privé.

Lieu : Argentières (74), bec de Lachat, couloir du Rocheray.

Nature du vol : circuit.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 49 ans, VV de 2002, 842 heures de vol, 181 heures sur type dont 151 dans les trois mois précédents et 64 dans le mois précédent.

Conditions météorologiques :

- estimées sur le site de l'accident : vent 320° à 360° / 03 à 06 kt, CAVOK, température 8 °C, QNH 1014 hPa.
- A Chamonix, situé à 9 km, la température a diminué de 3 °C en quarante minutes dans les deux heures précédant l'accident.
- Le soleil n'éclairait plus la vallée.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle à 11 h 56 de l'aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux (73). Il effectue un parcours de 450 kilomètres environ pendant 6 h 50 min, principalement en Suisse. Un témoin, situé dans la vallée de Chamonix, à deux kilomètres environ du site, indique qu'il voit le planeur effectuer deux spirales par la droite. A l'issue de la dernière spirale, plus serrée, il voit l'aéronef se rapprocher de la paroi. Il lui semble que le planeur atterrit. Il le voit ensuite glisser le long de la pente et disparaître derrière le relief. Il alerte les secours. Quinze minutes plus tard, l'hélicoptère de la Sécurité Civile repère des débris et l'épave du planeur à l'endroit indiqué par le témoin.

Le premier impact a eu lieu à 1 980 mètres. A cet endroit, la pente est d'environ 45°. Les deux rallonges d'aile et la trappe du train d'atterrissage, retrouvées à cet endroit, sont alignées perpendiculairement à la pente. La

partie principale de l'épave est située dans une combe, à une altitude de 1 912 mètres. Cette dernière est séparée de la zone d'impact par une pente rocheuse, inclinée à environ 60°, d'une centaine de mètres de longueur.

Le train, les aérofreins et les volets étaient rentrés et verrouillés. Aucun aliment, ni bouteille d'eau, ni réserve d'oxygène n'ont été retrouvés sur le site de l'accident.

Il n'existe pas de champ répertorié propice à un atterrissage en campagne dans la vallée.

Des vélivoles de l'aéroclub indiquent que les conditions météorologiques du jour étaient favorables aux ascendances dans cette région : un pilote, ayant survolé la zone deux heures auparavant, précise qu'elles étaient « bonnes ». Ils ajoutent que le pilote, familier de la région, avait pu quelques jours auparavant rejoindre l'aérodrome de départ grâce à une ascendance située dans le secteur.

A la hauteur à laquelle le planeur s'est présenté, il était impossible de rejoindre l'aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux. L'atterrissage, en théorie envisageable à Sallanches (74), pouvait être compromis étant donné des conditions météorologiques différentes à cette heure de la journée : diminution de la température et fin de l'ensoleillement.

L'exploitation du GPS a permis de reconstituer la trajectoire du planeur. A partir de la deuxième heure, le vol s'est déroulé au-dessus d'un relief dont l'altitude est supérieure à 5 000 pieds et, de la quatrième à la sixième heure, au-dessus d'un relief dont l'altitude est supérieure à 8 000 pieds.

A partir de 5 000 pieds, l'organisme est soumis aux effets de l'hypoxie d'altitude. De 5 000 à 12 000 pieds, l'organisme est capable de s'adapter. Cependant cette adaptation est comparable à un effort physique dont l'impact sur le niveau des performances du pilote peut s'avérer important. Au terme d'un mois de forte activité aérienne, la résistance à l'effort du pilote a pu être altérée. Ses capacités ont ainsi pu être fortement dégradées à la fin du vol.