

ACCIDENT survenu au planeur immatriculé F-CEVA

Événement :	atterrissage en campagne manqué.
Causes probables:	obstination à poursuivre le vol, stress face à une situation non maîtrisée lors de la dernière phase du vol.
Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	planeur Schempp Hirth « Cirrus » CS 11-75, finesse 38.
Date et heure :	samedi 10 juillet 2004 à 16 h 50.
Exploitant :	club.
Lieu :	Sargé-lès-le-Mans(72), lieu-dit « Le Guinier » ; altitude : 115 m.
Nature du vol :	local, circuit triangulaire.
Personnes à bord :	pilote seul à bord.
Titres et expérience :	pilote, 55 ans, TT de 1986, environ 650 heures de vol sur avion, VV de 1970, 62 heures de vol sur planeur dont 10 h 10 dans les trois mois précédents, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 240° / 06 à 12 kt ,visibilité supérieure à 10 km, 3 octas de cumulus à 1 000 m, 4 octas d'altocumulus à 3 000 m, température 20 °C , QNH 1017 hPa. Vent à 1 500 m : 270° / 15 kt.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome du Mans à 13 h 28 pour un circuit triangulaire autour de la ville du Mans lui permettant de conserver l'aérodrome facilement accessible tout au long du parcours.

Après le largage à une altitude de sept cents mètres, le pilote atteint les environs du premier point tournant (Parigné-l'Évêque, *P1 sur la carte annexe 1*) et doit rejoindre le deuxième point tournant (Neuville-sur-Sarthe, *P2 sur la carte annexe 1*). Il franchit l'autoroute A 11 Laval-Paris passant au nord du Mans et trouve une ascendance thermique qui lui permet de monter jusqu'à une hauteur de 1 300 m. A 16 h 19, il prend la direction du nord et s'éloigne du Mans. Il ne trouve plus d'ascendance. A 16 h 26 min 54 s, la hauteur du planeur est de 880 m, le pilote décide de faire demi-tour. A 16 h 31, il rejoint une zone proche de l'autoroute A 11 au nord-est de l'endroit où il avait exploité la précédente ascendance. Il spirale pendant vingt-deux minutes mais descend constamment. Le dernier point enregistré à 16 h 50 montre que le planeur atteint une hauteur d'environ cent mètres et se dirige l'est.

Les données de l'enregistreur de vol ont été utilisées pour reconstituer le vol (voir carte en annexe 1).

Examen du site et de l'épave

L'épave est retrouvée en bordure d'une haie dans un champ d'herbes hautes. Elle est orientée sensiblement vers le nord. L'aile droite a heurté des arbustes de la haie où l'on trouve un débris de matériaux composite d'environ soixante centimètres de long. Ce dernier correspond à la partie manquante du milieu du bord d'attaque de l'aile droite.

L'aérofrein de l'aile droite est sorti. Le train était sorti au moment du choc du fuselage avec le sol. La partie arrière du fuselage est rompue. La gouverne de direction s'est séparée du plan fixe vertical. L'enregistreur de paramètres de vol est retrouvé en bon état. La fréquence de la tour de contrôle de l'aérodrome du Mans est affichée sur l'ensemble radio.

L'examen des ruptures sur le planeur, des traces laissées sur le sol et sur les arbustes montre que le Cirrus était en virage à gauche. Il avait une inclinaison quasi nulle au moment de la collision avec la haie. Sa partie avant a heurté le sol avec un angle à piquer d'environ quarante-cinq degrés.

Renseignements complémentaires

Aucun message du pilote faisant état de difficultés n'a été entendu à la radio.

Peu de temps avant l'accident, des témoins ont vu le planeur « *effectuer une petite courbe à gauche puis piquer* ».

Breveté en 1970, le pilote avait interrompu sa pratique sur planeur puis l'avait reprise en 2000.

L'instructeur du pilote indique qu'il avait commencé sa formation pour le vol au-dessus de la campagne au début du mois de juillet 2004. Son niveau d'entraînement lui permettait d'évoluer uniquement en vol local. Il n'avait pas suivi d'instruction pour l'atterrissage en campagne. Les jours précédents, ils avaient effectué ensemble le circuit prévu le jour de l'accident.

Le point du circuit le plus éloigné se trouve à quatorze kilomètres de l'aérodrome du Mans. L'instructeur avait demandé au pilote de prendre en compte une finesse de 20, ce qui lui permettait de rejoindre la piste en toute sécurité. Il lui avait recommandé de respecter une altitude de sécurité de 1 000 m dans le secteur au nord de l'autoroute A 11.

Situation météorologique

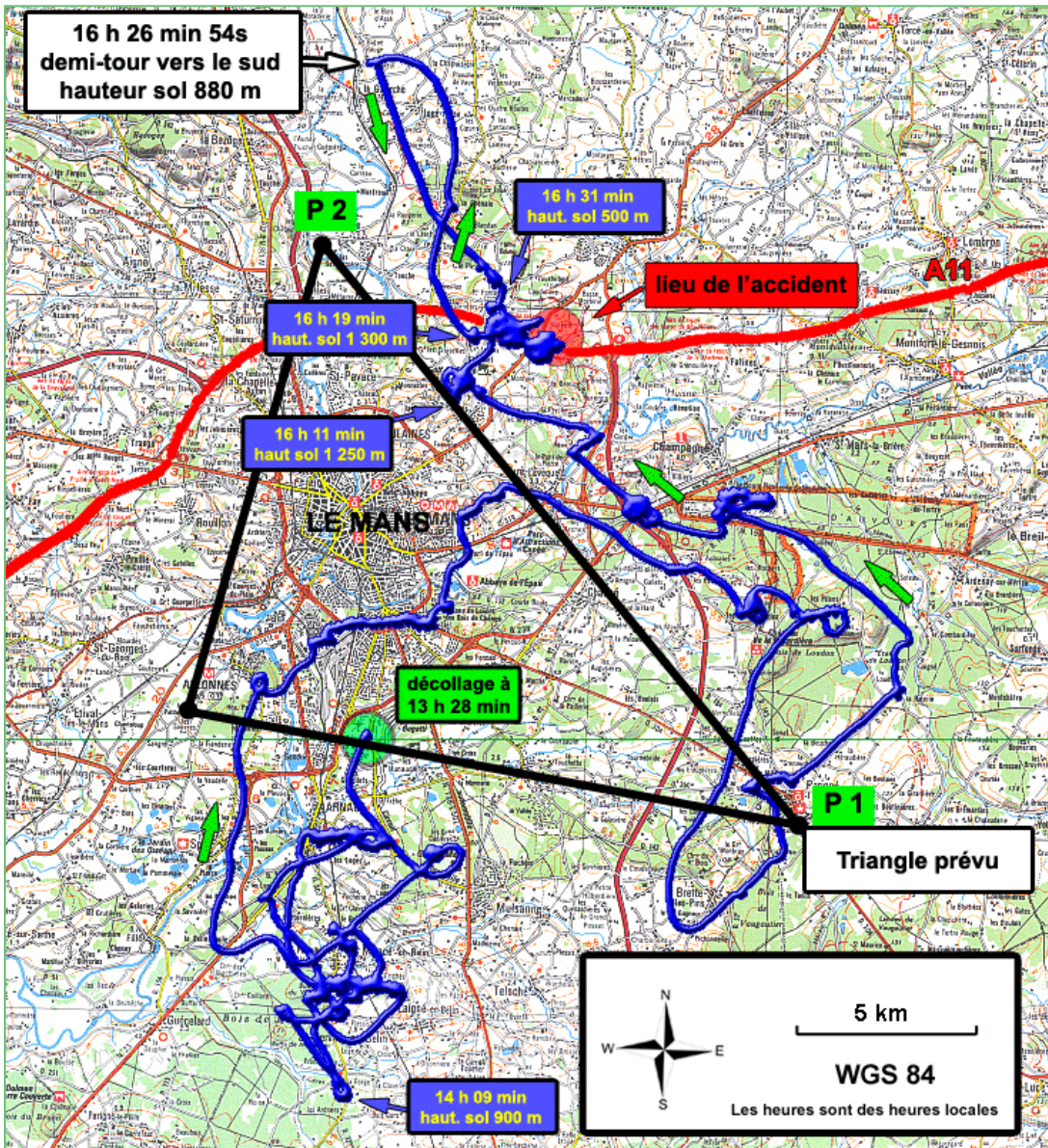
Situation générale :

En fin d'après-midi, traîne de secteur ouest donnant des averses surtout sur la Bretagne, le sud des Pays de Loire. Le nord des Pays de Loire est très peu concerné par les averses.

Nébulosité :

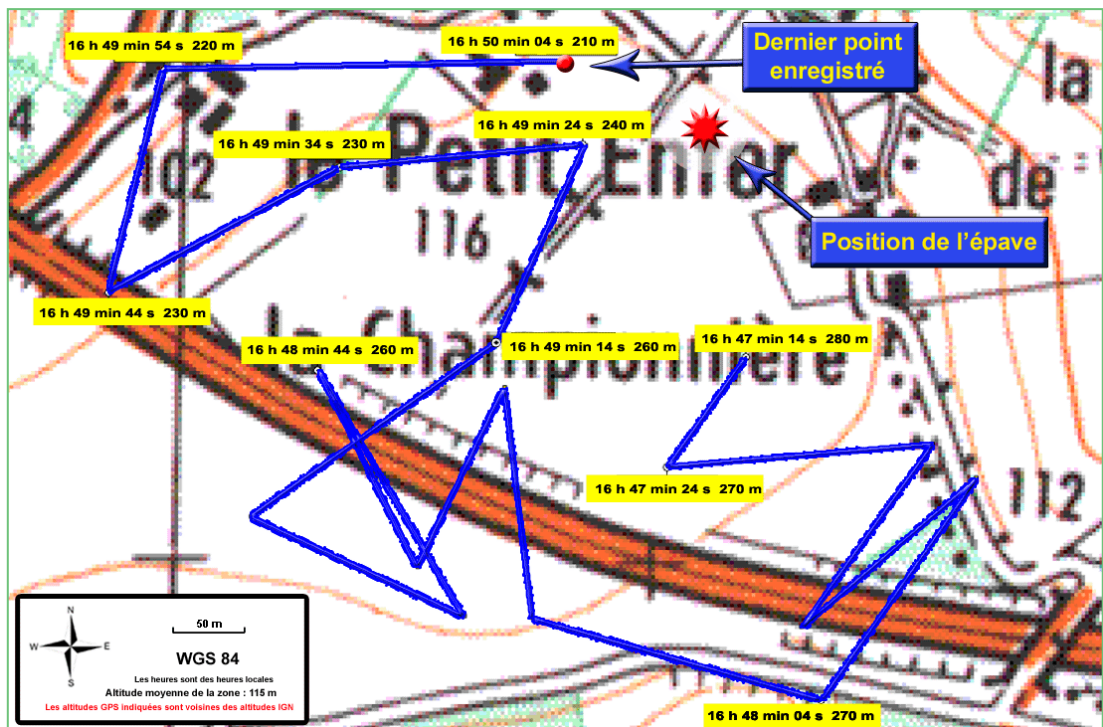
Trois octas de cumulus à 1 000 m, quatre octas d'altocumulus à 3 000 m et deux octas de cirrus à 7 500 m. Les Cumulus peuvent être localement développés mais ne donnent pas d'averse ; cette analyse est confirmée par les images radar permettant la visualisation des précipitations.

Annexe 1



Trajectoire reconstituée à l'aide des données de l'enregistreur de vol

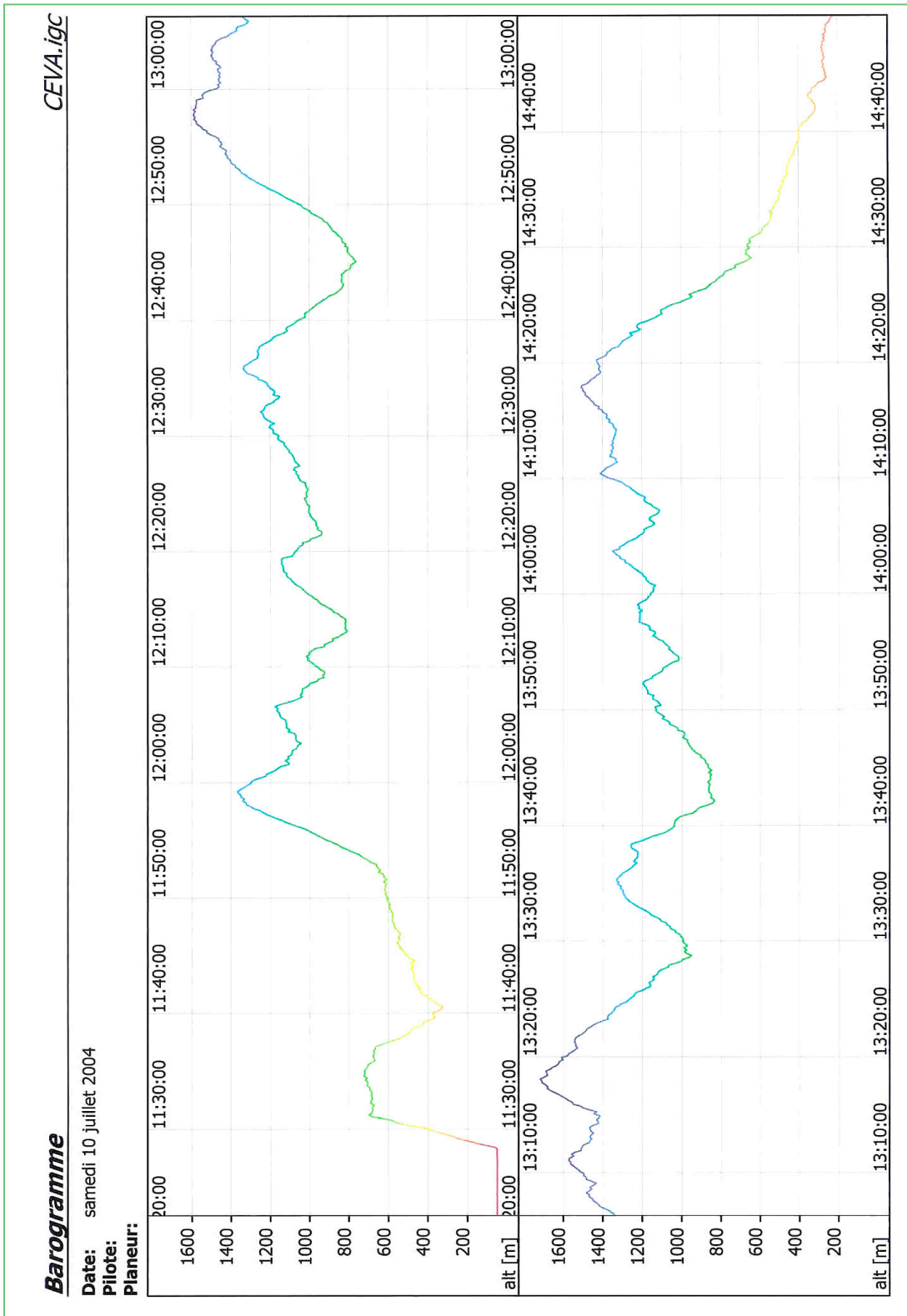
Annexe 2



Fin de la trajectoire

(Les segments de droite joignant les points enregistrés toutes les dix secondes ne représentent pas la trajectoire réellement suivie par le planeur. Il sont tracés afin de faciliter la lecture du document)

Annexe 3



Evolution de l'altitude pendant le vol (les heures sont en UTC)