

Dégradation des conditions de portance, collision avec des arbres lors de l'approche

Aéronef	Planeur Schempp-Hirth Cirrus 11/75 immatriculé F-CEMM
Date et heure	22 août 2014 vers 18 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Romorantin (41)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle au treuil en piste 23 L de l'aérodrome de Romorantin⁽²⁾ vers 12 h 55 pour une navigation dont les points tournants prévus sont Loches (37) et Briare (45). Il exploite des ascendances à la verticale du terrain. Il atteint l'altitude de 1 280 m vers 13 h 10 et débute sa navigation. Il survole Loches vers 14 h 10 à une altitude de 1 210 m et Briare vers 16 h 10 à une altitude de 880 m. Il atteint une altitude maximale de 1 815 m vers 16 h 55. Vers 18 h 15, il annonce sur la fréquence d'auto-information de Romorantin qu'il est à environ 30 km au sud-est du terrain et qu'il lui sera difficile de rentrer. Il est alors à une altitude d'environ 1 180 m. Il poursuit vers l'aérodrome. Les cinq derniers kilomètres avant la piste doivent se faire en survolant une forêt. A environ 1 km du seuil de la piste, il heurte la cime des arbres et s'écrase en forêt.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Témoignage et expérience du pilote

Le pilote indique que, lors de la branche retour vers Romorantin⁽³⁾ la météo s'est dégradée. Il a évoqué à la fréquence la possibilité d'atterrir en campagne. Il a ensuite retrouvé une ascendance et a pensé qu'il était alors envisageable de rejoindre l'aérodrome. Il précise qu'il a sous-estimé la force du vent et qu'il a subi un rabattant au-dessus de la forêt.

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote de vol à voile depuis 1974. Il totalisait 5 160 heures de vol dont environ 4 000 heures sur type et 75 heures dans les trois derniers mois.

2.2 Trajectoire

Le planeur était équipé d'un calculateur GNSS qui fournit la latitude, la longitude, l'altitude barométrique, la vitesse indiquée, la force et la direction du vent. Les données enregistrées montrent qu'à 18 h 05, l'altitude atteinte était d'environ 1 600 m et que le planeur a ensuite suivi une trajectoire descendante avec une vitesse verticale moyenne de 0,8 m/s. La vitesse indiquée moyenne était de 95 km/h, proche de la vitesse de finesse max de 90 km/h.

⁽²⁾L'altitude du terrain est de 86 m.

⁽³⁾Le pilote n'a pas effectué une ligne droite entre Briare et Romorantin mais est passé au sud de Vierzon, évitant la forêt dense.

⁽⁴⁾9 km/h.

2.3 Conditions météorologiques

Le METAR de 18 h 30 de l'aérodrome de Romorantin indiquait :

- vent du 250° pour 5 kt⁽⁴⁾ avec une direction variable entre 220° et 280° ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- pas de nuages significatifs ;
- température 20 °C.

Les données du calculateur permettent d'évaluer que la composante de vent de face réellement subie par le planeur sur la dernière branche a varié entre 15 et 20 km/h.

2.4 Planeur

Le F-CEMM est un planeur monoplace en composites. Son taux de chute minimal est de 0,65 m/s à 75 km/h et sa finesse max est de 36 à 90 km/h (soit un taux de chute d'environ 0,7 m/s). En air calme, une hauteur de 1 100 m⁽⁵⁾ permet de parcourir une distance de 39,6 km à la vitesse de finesse max. Avec un vent de face de 15 km/h, cette distance n'est plus que de 32,7 km.

⁽⁵⁾Hauteur du planeur lorsque le pilote indique qu'il est à 30 km de l'aérodrome.

3 - CONCLUSION

Lors de la branche retour de sa navigation, le pilote s'est rendu compte que les conditions aérologiques s'étaient dégradées. Bien qu'ayant envisagé un atterrissage en campagne, il a cependant considéré, sans néanmoins les calculer, que les performances de son planeur lui permettaient de rejoindre l'aérodrome de Romorantin.

Les données du calculateur montrent que les performances du planeur étaient proches de ses performances théoriques. La marge pour atteindre l'aérodrome était donc faible.

La collision avec les arbres est due à la décision du pilote de poursuivre le vol au-dessus d'un environnement boisé n'offrant pas de possibilité d'atterrissage en campagne.