

Collision avec un arbre puis le relief lors d'un vol de pente

Aéronef	Planeur Rolladen Schneider LS4 immatriculé F-CFZL
Date et heure	18 mai 2014 à 15 h 25 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Montagne de la Séranne (34)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾Altitude 183 m.

Le pilote décolle vers 13 h 45 de l'aérodrome de Saint-Martinde-Londres (34)⁽²⁾ pour un vol circulaire.

Lors de la première heure de vol, il exploite des ascendances thermiques.

Vers 15 h 00, le planeur est à une altitude d'environ 1 200 m et à une distance de 19 km de l'aérodrome. Le pilote constate qu'il perd rapidement de l'altitude et estime qu'il n'est plus en local de l'aérodrome. Au point 2 de la trajectoire (cf. illustration page 3), à une altitude d'environ 600 m, il exploite une ascendance thermique et parvient en cinq minutes à remonter à une altitude de 700 m. Il se trouve alors à une distance de 12 km de l'aérodrome (point 3 de la trajectoire) et à proximité du champ répertorié « Coupiac ». Il décide d'exploiter la face sud de la montagne de la Séranne pour tenter de monter à une altitude suffisante pour rejoindre Saint-Martin-de-Londres. Au cours de l'évolution en vol de pente, l'aile droite heurte un arbre. Le pilote perd le contrôle du planeur qui heurte le sol.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 145° pour 7 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à SCT par cumulus dont la base était située à 1 500 m, température 18 °C.

Le pilote indique que, pendant la première partie du vol, l'exploitation des ascendances thermiques lui permettait de gagner rapidement de l'altitude. Des entrées maritimes et le vent du sud ont ensuite contribué à faire disparaître les ascendances thermiques.

Lorsqu'il s'est aperçu qu'il n'était plus en local de l'aérodrome de départ, il se trouvait à proximité du champ répertorié « Coupiac », qu'il connaissait. Il a choisi de poursuivre vers la montagne de la Séranne pour tenter de regagner de l'altitude en vol de pente et ensuite rejoindre Saint-Martin-de-Londres.

Il estime qu'il a évolué à proximité du relief afin de monter plus rapidement. Il indique également qu'il était plus habitué à évoluer en vol de pente sur le versant nord que sur le versant sud de cette montagne.

Il totalisait 700 heures de vol, dont 80 sur type, 15 dans les six mois précédents et aucune dans le mois précédent. Il pense que son manque d'expérience récente combiné à des problèmes personnels ont pu influencer ses prises de décisions.

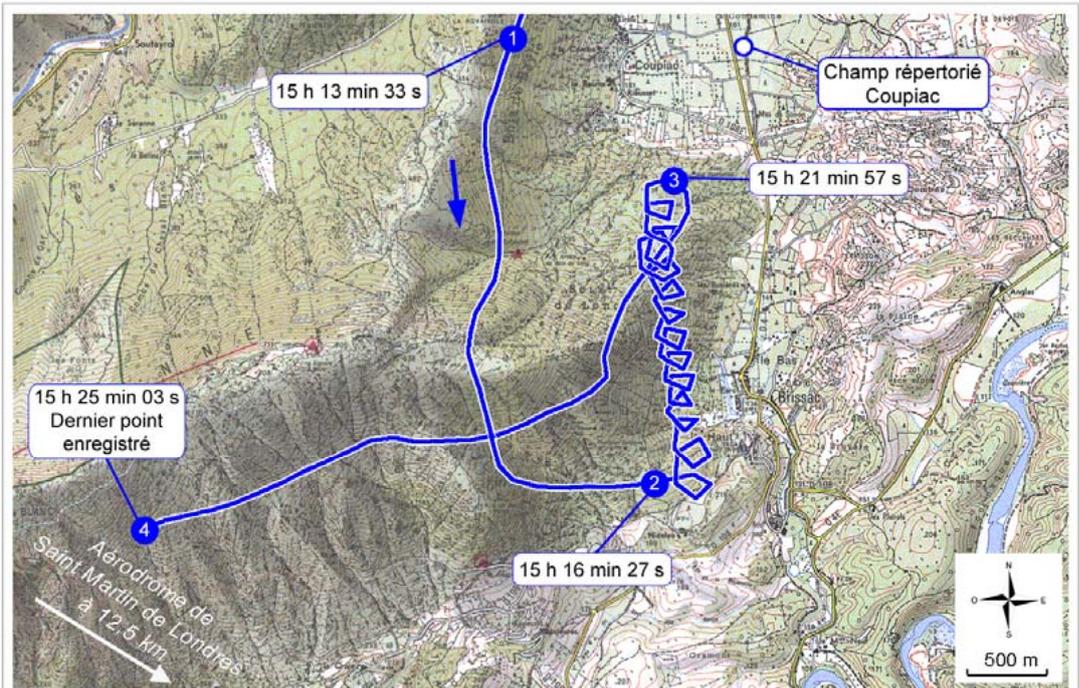
La finesse maximale théorique du LS4 est de 40.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

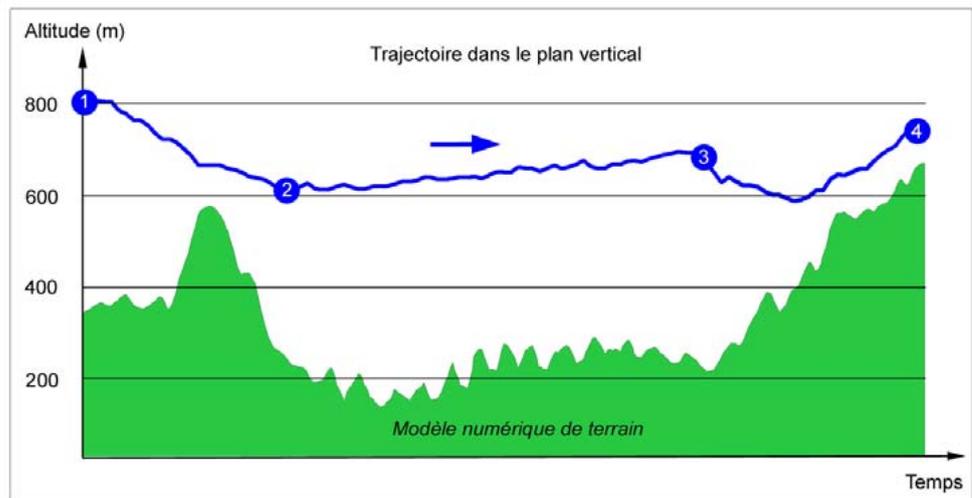
L'accident est dû à la décision du pilote de ne pas avoir envisagé un atterrissage de précaution alors qu'il avait connaissance d'un site propice à l'atterrissage en campagne et que les ascendances devenaient difficiles à exploiter. La décision de poursuivre le vol dans ces conditions a pu inciter le pilote à évoluer à une hauteur qui ne garantissait plus une marge de sécurité suffisante.

Le manuel du pilote de vol à voile rappelle que le vol de pente n'est exploitable qu'avec des vents supérieurs à 12 ou 15 kt. Plus il soufflera fort et plus l'ascendance sera puissante, tout au moins près du relief, car elle s'amortit rapidement avec la hauteur. Ainsi, les conditions du jour ne garantissaient pas au pilote de pouvoir exploiter des ascendances en vol de pente.

Trajectoire du F-CFZL



Source du fond cartographique : IGN



— Fin de la trajectoire du F-CFZL issue du calculateur Flarm

Les temps sont indiqués en heure locale