

⁽¹⁾ Terme utilisée en vol à voile pour indiquer le passage d'une ascendance à l'autre.

ACCIDENT

14 juillet 2005 - planeurs immatriculés F-UQTG et OO-ZBQ

Événement :	abordage entre deux planeurs en vol de transition ⁽¹⁾ .
Cause identifiée :	focalisation sur la présence d'une ascendance entraînant une vigilance visuelle insuffisante.

Conséquences et dommages : 1. F-UQTG : ouverture du fuselage avant gauche, éclatement de la verrière,
2. OO-ZBQ : rupture de l'aile droite à environ 1,20 m de son extrémité.

Aéronef : 1. planeur Centrair 101A « Pégase »,
2. planeur Rolladen Schneider LS 3.

Date et heure : lundi 14 juillet 2005 à 14 h 31.

Exploitant : 1. armée de l'Air,
2. club.

Lieu : à la verticale de Salbris (41)

Nature du vol : circuits.

Personnes à bord : 1. pilote,
2. pilote.

Titres et expérience : 1. pilote, 46 ans, VV de 1988, environ 500 heures de vol dont 94 sur type,
2. pilote, 54 ans, VV de 1988 délivré par la Belgique, 2 281 heures de vol dont environ 400 sur type, 73 dans les trois mois précédents, 30 heures 45 dans le mois précédent.

Conditions météorologiques : AD Romorantin situé à 20 NM au sud-ouest du lieu de l'accident : vent 010° / 06 à 14 kt, visibilité 20 km, FEW Cu à 2 000 m, température 31 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote du LS 3, décolle de l'aérodrome de Issoudun (36) vers 12 h 25 pour un circuit local. Il se dirige vers Montrichard (41) puis vers la Sologne (voir carte ci-après).

Vers 13 h 20, un groupe de planeurs militaires, dont le Pégase, décolle de l'aérodrome de Romorantin (41) pour effectuer un circuit en direction de Briare (45)- Epuisay (41) et retour à Romorantin.

De nombreux planeurs sont en vol sur la région en raison de conditions aérologiques très favorables.

Lors de sa première branche de navigation, le pilote du Pégase est sur une route orientée au nord-est. Il observe devant lui, plus haut, deux planeurs en spirale sous un cumulus situé à l'ouest de Souesmes (41). A cet instant, le pilote du LS3 se dirige vers le même cumulus selon une route orientée au 110. Il explique qu'il espère trouver une ascendance dans le sud-ouest du nuage. Il maintient la vue sur les deux planeurs en évolution dans le secteur nord-est du cumulus et, ne trouvant pas l'ascendance espérée, décide de les rejoindre. Il assure sa sécurité en regardant à gauche puis vire à gauche en montée.

Le pilote du Pégase est au sud du cumulus et choisit également de se diriger vers cette ascendance. Il est en vol rectiligne et s'apprête à virer à droite vers les planeurs en spirale. Il assure sa sécurité à droite, regarde momentanément devant lui avant de virer et voit arriver sur sa gauche un planeur en virage à gauche incliné à environ 45 degrés. Il ne peut éviter l'abordage qui se produit vers 1 550 m d'altitude.

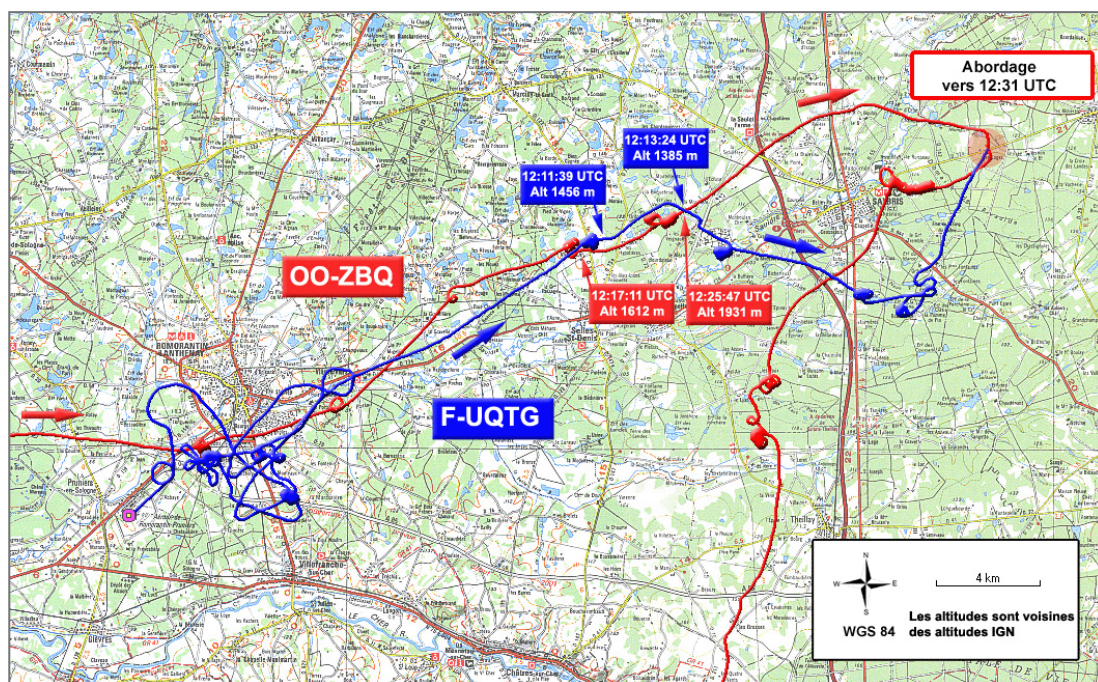
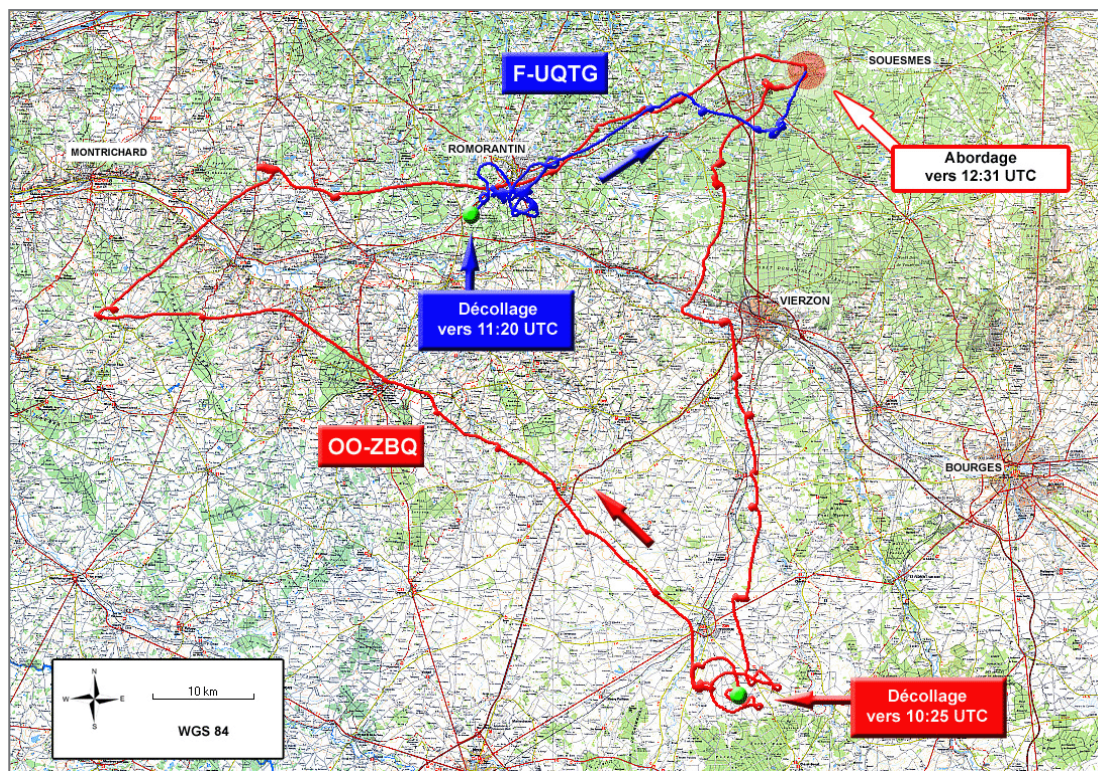
Après la collision, le pilote du LS3, qui n'a pas détecté la présence du Pégase, pense que le choc est dû à la rupture d'un élément du planeur. Après vérification, il remarque l'absence de l'extrémité d'aile droite et réalise qu'il y a eu abordage. Il envisage de sauter en parachute puis constate qu'il peut conserver le contrôle de son planeur. Il décide de rejoindre l'aérodrome de Vierzon (18). A proximité de Vierzon, étant remonté à l'altitude de 2 000 m environ, il décide de poursuivre vers l'aérodrome de son départ. Il atterrit à Issoudun une heure et vingt minutes après l'abordage.

Le pilote du Pégase constate également qu'il garde le contrôle de son planeur. Blessé légèrement au visage par l'éclatement de la verrière il se prépare à atterrir en campagne. Après réflexion, il choisit d'atterrir sur l'aérodrome privé de Souesmes, situé à 6,5 km. L'atterrissage s'effectue sans problème.

Le LS3 était de couleur blanche. Le pilote veillait la fréquence affectée au club de vol à voile d'Issoudun. La vitesse de son planeur avant l'accident était d'environ 110 km/h.

Le Pégase disposait de marques de couleur rouge sur la partie supérieure du nez ainsi que sur les ailes et la gouverne de direction. Le pilote utilisait la fréquence affectée au club de vol à voile militaire de Romorantin. La vitesse de son planeur avant l'accident était d'environ 100 km/h.

L'abordage s'est produit alors que les deux planeurs se trouvaient dans une phase de transition. Durant cette phase, l'attention des deux pilotes s'est portée sur la recherche d'ascendances et sur les deux planeurs en évolution sous le cumulus. Ils n'ont pu détecter leur présence respective.



représentations des trajectoires des deux planeurs