

## Collision entre deux planeurs lors d'un vol de pente

<b>Aéronefs</b>	Planeurs Centrair Pégase 101 immatriculés F-CGFO et F-CHES
<b>Date et heure</b>	Samedi 10 octobre 2009 vers 15 h 20 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitants</b>	Club
<b>Lieu</b>	Pujaut (30)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote du F-CGFO décédé, aéronef détruit

<sup>(1)</sup>Heure locale.

### CIRCONSTANCES

Le pilote du planeur F-CGFO décolle au treuil de l'aérodrome de Pujaut. Il rejoint un relief peu élevé (130 mètres) situé au sud-est du terrain. Trois autres pilotes, dont celui du F-CHES, ont également décidé d'évoluer dans cette zone pour profiter des ascendances dynamiques du moment.

Les quatre pilotes sont en contact radio sur la fréquence d'auto-information de l'aérodrome. Ils effectuent des allers et retours rectilignes au-dessus du relief sur un axe nord-est / sud-ouest. Le pilote du F-CHES explique qu'après une vingtaine de minutes de vol, il effectue un demi-tour à l'extrémité sud-ouest de l'axe à une altitude d'environ 450 mètres, puis repart vers le nord-est. Il a annoncé cette manœuvre à la radio. En sortie de virage, il aperçoit, en avant et à droite, un planeur – il s'agit du F-CGFO - qui se dirige vers lui à la même altitude. Alors qu'il effectue une manœuvre d'évitement à gauche, il sent un choc et augmente son inclinaison pour dégager son aile droite. Il vérifie l'efficacité de ses commandes de vol et revient atterrir sur l'aérodrome de Pujaut. Des témoins observent le F-CGFO partir en vrille par la droite puis heurter le sol après avoir fait trois tours complets.

L'examen de l'épave a mis en évidence un choc au niveau du renvoi d'aileron d'intrados de l'aile gauche qui a probablement provoqué le blocage de l'aileron. L'examen du F-CHES a montré un endommagement de l'extrados de l'aile droite.

Le vol avait été précédé d'un briefing au cours duquel chaque pilote avait fait part de ses intentions. Les évolutions sur le relief sud-est sont une pratique courante au club. Une règle interne prévoit qu'elles ne peuvent pas inclure plus de quatre planeurs. Elles se font selon le principe « voir et être vu », toute manœuvre étant annoncée sur la fréquence d'auto-information. Le bon fonctionnement de l'émetteur-récepteur du planeur accidenté avait été vérifié au moment du décollage lorsque le pilote avait établi un contact radio avec le treuilliste. La fréquence était également veillée au sol par un instructeur.

Le pilote du F-CHES a fait une manœuvre d'évitement par la gauche, conformément à ce qui lui avait été enseigné. Les traces observées sur l'épave montrent que le pilote du F-CGFO a fait une manœuvre d'évitement par la droite. Il n'a pas actionné la poignée d'éjection de la verrière.

Les planeurs du club sont tous équipés de bandes rouges peintes aux extrémités d'ailes. Au moment de l'accident, ils n'étaient pas équipés de FLARM. Ceux-ci avaient été commandés mais non encore livrés. L'équipement de l'ensemble de la flotte du club a été réalisé en 2010.

Les conditions météorologiques sur l'aérodrome de Pujaut étaient les suivantes : vent du 350° / 20 à 25 kt, CAVOK, température 23 °C, QNH 1015 hPa.

Le pilote du F-CGFO, 69 ans, détenait une licence VV de février 2002. Il totalisait 467 heures de vol, 188 heures sur type dont 5 dans les trois mois précédents.

Le pilote du F-CHES, 17 ans, détient une licence VV de juillet 2009. Il totalisait 64 heures de vol dont 21 heures dans les trois mois précédents et 2 h 30 sur type.

### CONCLUSION

Le pilote du planeur F-CHES s'est conformé aux procédures du club en annonçant son virage sur la fréquence commune. L'accident est probablement dû à un défaut de vigilance du pilote du planeur F-CGFO.

L'absence de FLARM à bord des deux planeurs a certainement constitué un facteur contributif.