

Collision en vol entre un planeur et un ULM

Aéronefs	1. Planeur Centrair 101 « Pégase », immatriculé F-CHFM 2. ULM Silent 2 Electro, identifié 01-ACO
Date et heure	Jeudi 14 juin 2012 à 15 h 16 ⁽¹⁾
Exploitants	1. F-CHFM : club 2. 01-ACO : privé
Lieu	Curienne (73)
Conséquences	Pilote de l'ULM décédé, ULM détruit. Planeur légèrement endommagé.

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

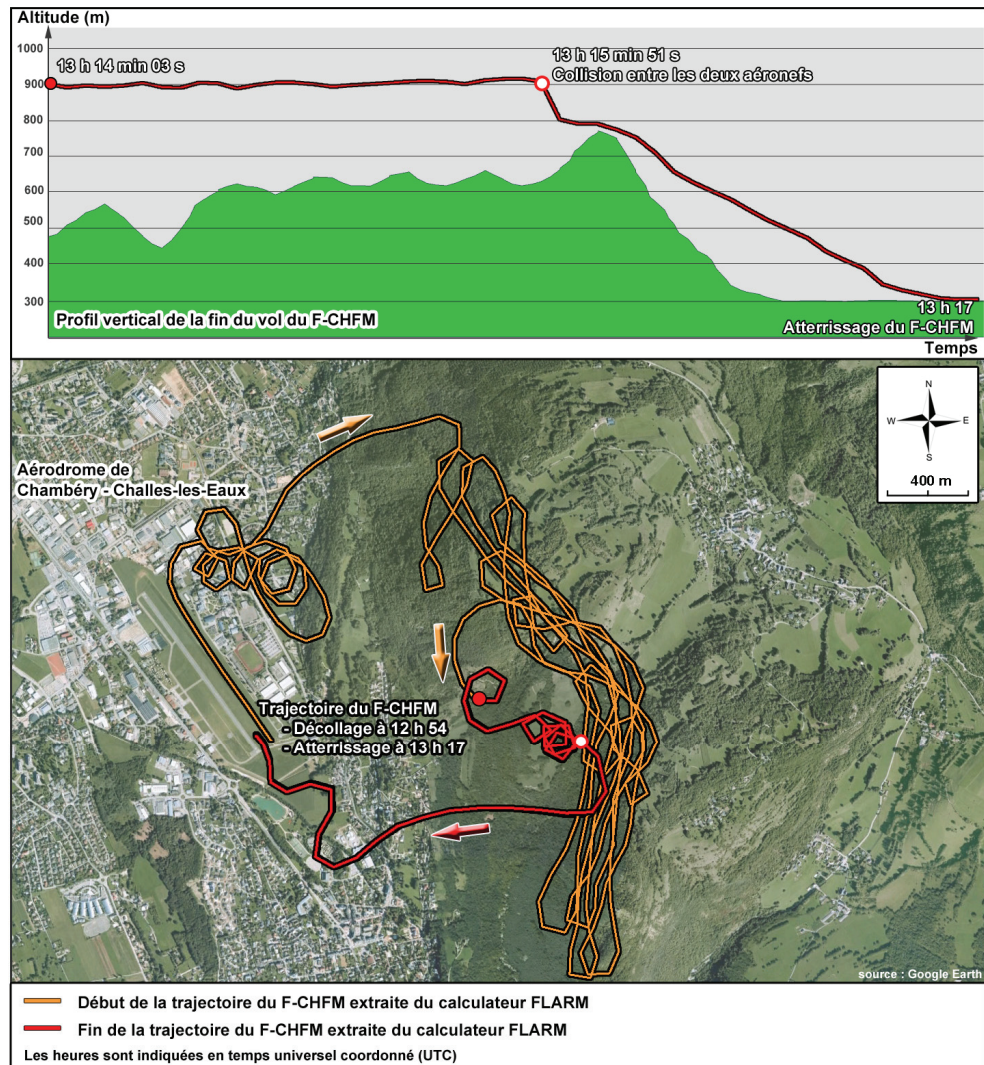
A 14 h 54, le pilote du planeur décolle au treuil de la piste 32 non revêtue de l'aérodrome de Chambéry Challes les Eaux (73). Il se dirige vers l'est de l'aérodrome et évolue au-dessus des reliefs à une altitude d'environ 3 000 ft. Cinq minutes plus tard, le pilote de l'ULM décolle et rejoint la même zone montagneuse, où d'autres planeurs évoluent également.

Le pilote du planeur indique qu'il a croisé par deux fois le 01-ACO et qu'il ne l'a jamais visualisé sur son Flarm. Il ajoute que le moteur de l'ULM fonctionnait lors de ces deux croisements⁽²⁾. Dans les minutes qui suivent, alors qu'il est en virage à droite, le pilote du planeur ressent un choc et indique que le planeur est projeté vers le bas. Il pense alors que le planeur n'est plus contrôlable et s'apprête à évacuer. Il change d'avis en raison de la faible hauteur. Il parvient à récupérer le contrôle du planeur et atterrit sur la piste 32.

L'examen du planeur et de l'ULM montre que la collision s'est produite entre la partie arrière du planeur (gouverne de profondeur) et l'extrémité de la voilure droite de l'ULM. L'examen de l'hélice indique que le moteur de l'ULM ne délivrait pas de puissance lors de la collision avec le sol.

Les deux aéronefs étaient équipés de « Flarm ». Celui du planeur fonctionnait lors du vol. Celui de l'ULM n'était pas allumé pendant le vol.

⁽²⁾Cet ULM peut être utilisé en vol indifféremment moteur allumé ou moteur éteint.



Le pilote du planeur totalisait 546 heures de vol dont 220 sur type, 15 heures dans les trois mois précédents dont 8 sur type et aucune dans les vingt-quatre dernières heures.

Le pilote de l'ULM totalisait 92 heures de vol. Il avait réalisé 7 heures de vol sur ULM multiaxe dans les trois mois précédents et aucune dans les vingt-quatre dernières heures. Il effectuait le premier vol à bord de cet ULM, qu'il avait récemment acquis. En 2011, il avait effectué 35 heures de vol au cours d'une formation sur planeur mais n'avait pas été lâché. Il avait participé au briefing météo avec les autres pilotes de planeur et avait obtenu une autorisation de décollage de la part du directeur des vols. Les témoins présents avant le décollage rapportent que le pilote avait préparé ce vol de manière studieuse et y avait consacré beaucoup de temps.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent variable faible, CAVOK, température 25 °C.

CONCLUSION

L'accident est dû à l'absence de détection visuelle du planeur par le pilote de l'ULM. Le non-allumage du Flarm de l'ULM a privé les deux pilotes d'une information qui aurait été probablement utile à l'anti-collision.

L'enquête n'a pas permis de déterminer la raison pour laquelle le FLARM de l'ULM n'était pas allumé. La découverte au cours de ce premier vol du comportement de l'ULM et des fonctionnalités des systèmes embarqués, ainsi que le choix d'évoluer dans un secteur déjà occupé par plusieurs planeurs, ont contribué à l'accident.