

Accident

du Glaser Dirks - DG300 immatriculé **F-CFVP**
et du Socata Rallye MS 893 immatriculé **F-BMNT**
survenu le 5 avril 2017
à Toulouse Bourg-Saint-Bernard (31)

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

Heure	À 15 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Association véliplane et aéronautique de Toulouse (AVAT)
Nature des vols	Aviation générale
Personnes à bord	Planeur : pilote Avion : pilote
Conséquences et dommages	Planeur : fortement endommagé Avion : légèrement endommagé

Atterrissage d'un planeur avant la piste, collision entre le planeur et un avion remorqueur en bord de piste

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après vingt minutes de vol, le pilote du planeur se présente sur un plan faible pour l'atterrissage en piste 30L de l'aérodrome de Toulouse Bourg-Saint-Bernard. En finale, il réalise que le planeur est trop bas et ne parvient pas à corriger sa trajectoire verticale. Le planeur touche le sol plus de 500 mètres avant la piste 30L et rebondit. L'aile gauche heurte l'hélice de l'avion remorqueur immobile situé dans la zone de stationnement à proximité du seuil de piste 30R.

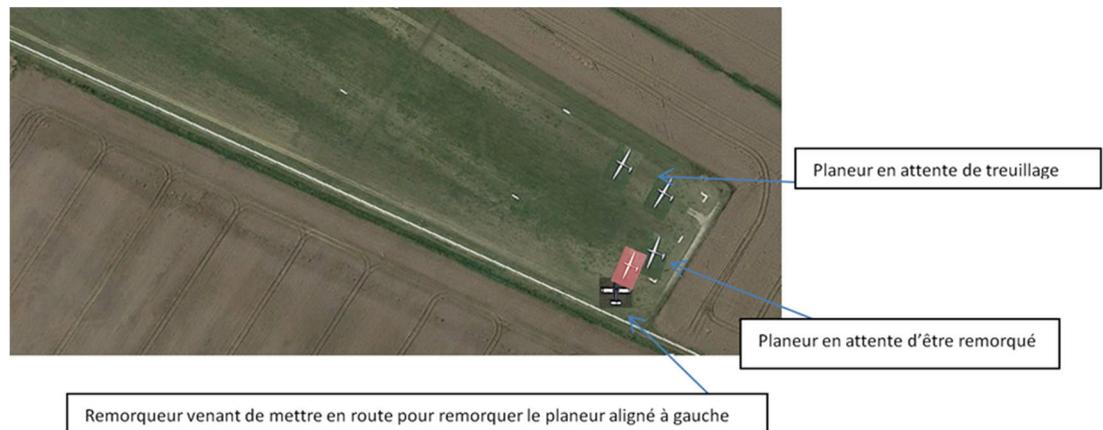


Figure 1 : schéma de la position des aéronefs au seuil de piste 30R lors de l'accident

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur les pilotes

Pilote du planeur

Le pilote, âgé de 71 ans et titulaire d'une licence de pilote de planeur, totalisait 273 heures de vol dont trois heures sur type dans le mois précédent.

Pilote de l'avion

Le pilote, âgé de 60 ans titulaire d'une licence de pilote de ligne et d'une licence de pilote de planeur, totalisait environ 430 heures de vol sur type.

2.2 Aéroport de Toulouse Bourg-Saint-Bernard

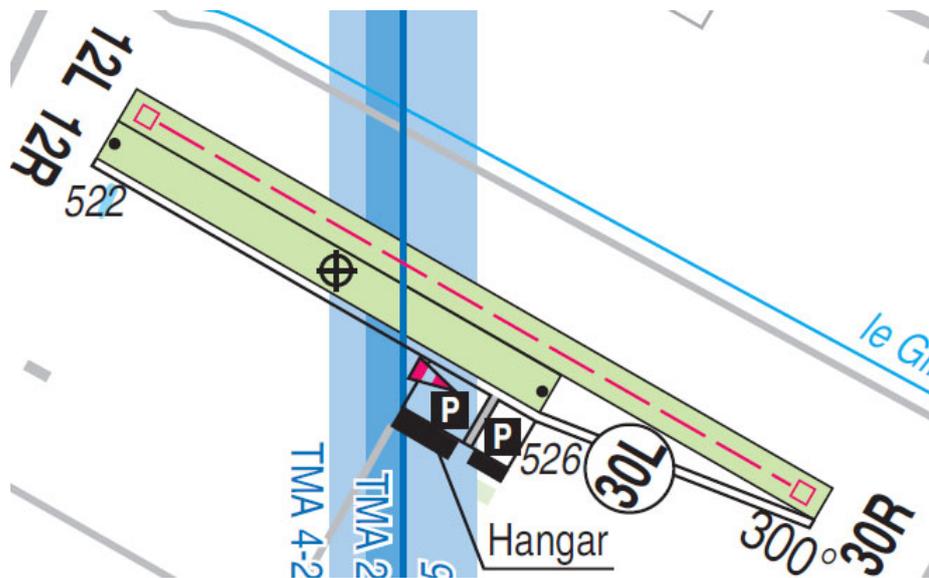


Figure 2 : détail de la carte VAC de l'aérodrome Toulouse de Bourg-Saint-Bernard

L'aérodrome de Toulouse Bourg-Saint-Bernard est un aérodrome non contrôlé, agréé à usage restreint. Il dispose de deux pistes non revêtues. Il est principalement utilisé pour l'activité de vol à voile.

Les dimensions des pistes sont :

- piste 12L/30R : 1200 x 50 m, TODA 1050 m, LDA 1100 m ;
- piste 12R/30L : 700 x 60 m, TODA 700m, LDA 700 m.

Les consignes d'exploitation de l'aérodrome en vigueur au moment de l'accident définissent :

- « La zone de stockage des planeurs qui est utilisée pour la préparation des planeurs (maximum quatre) avant décollage au treuil.
- La zone de stationnement qui se situe en bordure du terrain côté sud, au plus près du seuil de la piste en service. Elle y est confondue avec le taxiway. Elle sert au stationnement des planeurs qui utiliseront le treuil et à la préparation des planeurs utilisés en remorqués ».

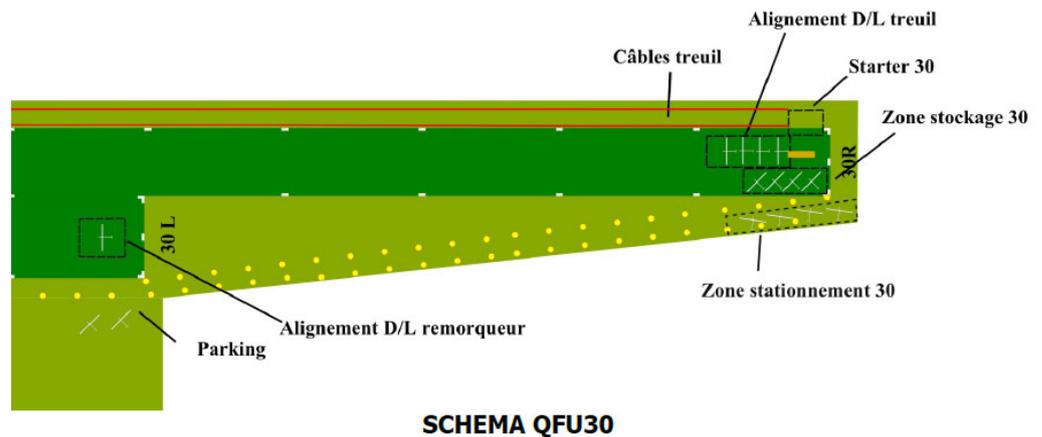


Figure 3 : schéma du QFU30

Les consignes précisent que :

- « la piste nord (30R) est réservée aux décollages au treuil ;
- les atterrissages et les décollages en remorqué ou autonomes se font sur la piste sud (30L). Les décollages doivent être faits depuis les seuils de piste ;
- le point d'aboutissement de la finale en piste 30L doit être pris après les planeurs stationnés sur la zone de stationnement ».

2.3 Témoignages

Le pilote du planeur explique qu'après vingt minutes de vol, alors que l'aérologie n'était pas très bonne, il s'est présenté pour un atterrissage en piste 30L. Il indique qu'il a retenu le seuil de piste 30L comme point d'aboutissement. En finale, il est passé sous son plan d'approche. Il a rentré les aérofreins, mais cette action n'a pas suffi à corriger la trajectoire verticale. Il ajoute qu'il a sous-estimé la force du vent de face.

Le pilote de l'avion indique qu'il venait de démarrer pour un remorquage et que l'avion était immobile sur la zone de stationnement 30R. Il a vu un planeur à l'atterrissage sur sa droite. Il s'est préparé à un choc violent mais finalement n'a perçu qu'un claquement sec. Il ajoute que pour certains remorquages, suivant les conditions et le type de planeur, il utilise la piste 30R.

2.4 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur l'aérodrome de Toulouse Bourg-Saint-Bernard à 15 h 20 étaient les suivantes :

- vent du 300° pour 10 à 15 kt, rafales à 25 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- cumulus épars ou fragmentés dont la base se situait à 3 000 ft ;
- température 16 °C.

2.5 Renseignements complémentaires

Pour gagner du temps, certains pilotes essayaient de se poser très court afin de minimiser la manutention au sol. Ce choix opérationnel les amenait parfois à atterrir sur la surface avant le seuil de piste 30L.

Il ressort de l'observation de l'activité et d'entretiens avec plusieurs utilisateurs que la bande de 300 m environ, située avant le seuil de la piste 30L, était souvent utilisée comme zone de stockage d'aéronef créant ainsi des obstacles pour les aéronefs à l'atterrissage en 30L.

Enfin, le club avait changé d'avion remorqueur peu de temps avant l'accident, passant d'un rallye 235 Cv à un rallye 180 Cv. Contrairement aux consignes publiées, il était souvent d'usage d'utiliser la piste 30R en remorquage pour bénéficier d'une plus grande longueur de piste.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Après un vol de courte durée, le pilote de planeur est revenu dans le circuit d'aérodrome pour atterrir. Il a probablement choisi, pour limiter les contraintes de manutention, de réaliser un atterrissage court en décalant son point d'aboutissement avant le seuil de la piste 30L. Ayant de plus sous-estimé la force du vent en finale, il s'est retrouvé sur un plan faible ne permettant pas d'effacer les obstacles positionnés avant le seuil de piste.