



Incident grave entre les planeurs CENTRAIR SNC34C Alliance et Sportine Aviacija LAK19 immatriculés F-CJBH et F-CHNP

survenu le 27 mai 2020
à Parentignat (63)

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

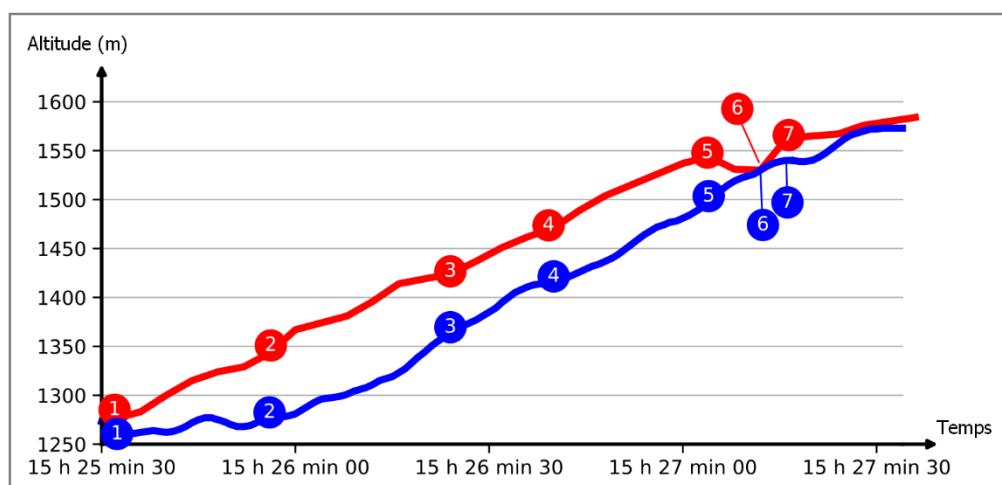
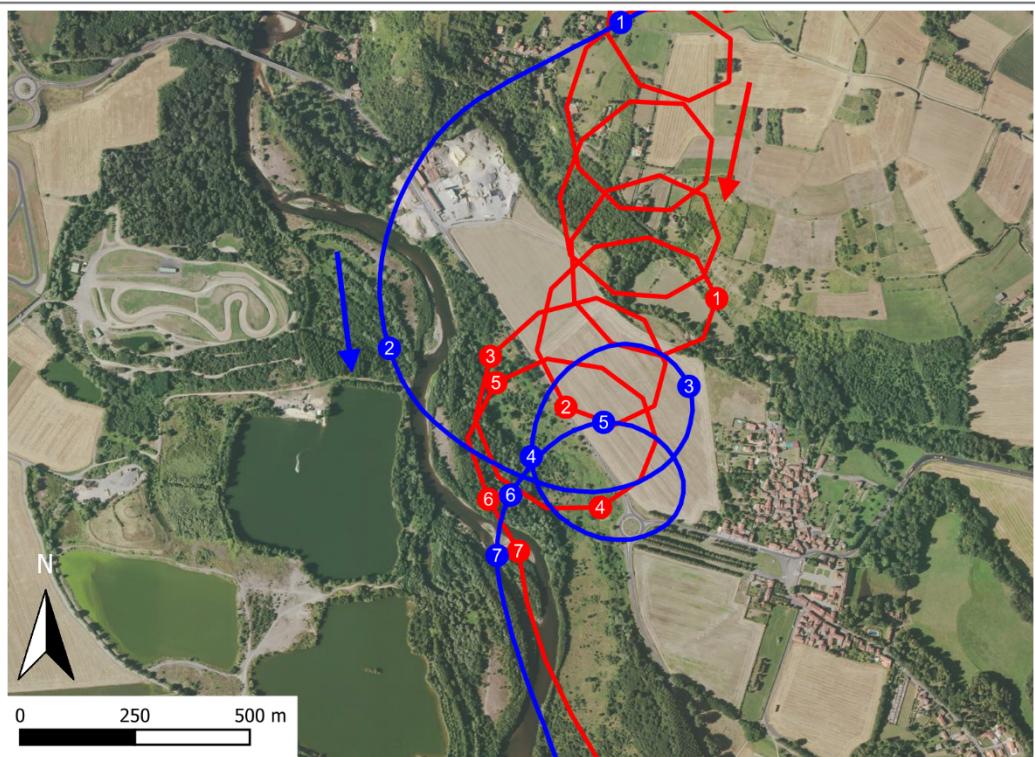
Heure	Vers 15 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Aéroclub Pierre Herbaud
Nature du vol	Local
Personnes à bord	F-CJBH : instructeur et élève F-CHNP : pilote
Conséquences et dommages	Planeurs légèrement endommagés

Collision en vol entre deux planeurs en exploitation d'ascendance

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, ainsi que des données FLARM des deux planeurs.

L'élève accompagné d'un instructeur à bord du planeur F-CJBH ainsi que le pilote du planeur F-CHNP exploitent des ascendances à proximité de l'aérodrome d'Issoire Le Broc (63). L'instructeur ayant trouvé une ascendance très favorable invite par radio le pilote du F-CHNP, qui se trouve à une altitude plus faible, à l'y rejoindre. Ce dernier s'intègre dans l'ascendance et effectue des spirales par la gauche. À l'issue du deuxième tour, l'instructeur voit que les trajectoires sont convergentes, il effectue une manœuvre brusque sur la droite pour sortir du virage, les trajectoires des planeurs se croisent, le saumon de l'aile droite du F-CHNP touche le dessous du fuselage du F-CJBH. Les deux pilotes constatent que l'extension de l'aile droite du F-CHNP est manquante. Les commandes des deux planeurs restent fonctionnelles et les pilotes atterrissent peu après sur la piste 36 de l'aérodrome d'Issoire Le Broc. Au sol, l'instructeur à bord du F-CJBH s'aperçoit que le revêtement du fuselage au niveau du cockpit est entaillé sur environ 10 cm.



Les temps sont indiqués en heure locale

BEA

Extrait des trajectoires issues des FLARM des deux planeurs

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Expérience des pilotes

L'instructeur à bord du planeur F-CJBH était titulaire d'une licence de pilote planeur SPL et de la qualification d'instructeur planeur. Il totalisait 4 550 heures de vol dont 4 400 en tant que commandant de bord incluant 3 900 h en tant qu'instructeur.

Le pilote du planeur F-CHNP était titulaire d'une licence de pilote planeur SPL. Il totalisait 1 200 heures de vol dont 1 000 en tant que commandant de bord.

2.2 Témoignages

2.2.1 Instructeur à bord du F-CJBH

L'instructeur indique qu'il a vu arriver le F-CHNP dans l'ascendance puis a poursuivi sa séance d'instruction. Il précise qu'il n'a pas entendu l'alarme du FLARM lorsque les deux trajectoires sont devenues convergentes. Le F-CHNP ayant déjà une forte inclinaison, l'instructeur indique qu'il a tenté une manœuvre rapide par la droite en sortant du virage. Il a vu la silhouette du F-CHNP disparaître sous son planeur et entendu un bruit fort. Il a ensuite poursuivi en ligne droite et s'est aperçu que l'extension de l'aile droite était manquante sur le F-CHNP.

2.2.2 Pilote du F-CHNP

Le pilote indique qu'après avoir rejoint l'ascendance, le Flarm lui indiquait la présence d'un planeur dans le secteur avant droit. Lorsque l'alarme du Flarm a retenti, il a vu le F-CJBH très proche sur la droite. Il précise qu'à ce moment il avait une vitesse ascensionnelle de 3 à 4 m/s, une vitesse indiquée de 110 km/h et une forte inclinaison. Il indique qu'il n'avait pas la possibilité d'augmenter son inclinaison pour rester à l'intérieur du virage par rapport au F-CJBH. Lors du croisement, il a entendu un bruit fort puis constaté l'absence de l'extension de l'aile droite. Après avoir vérifié que les commandes étaient toujours fonctionnelles, il a atterri sur l'aérodrome d'Issoire Le Broc d'où il avait décollé.

2.3 Mesure prise par le club à l'issue de l'incident grave

À la suite de cet incident grave, le chef pilote a effectué auprès de l'ensemble des pilotes un rappel sur le contrôle de la trajectoire dans une ascendance. Ce rappel a également été intégré au briefing effectué avant le début des vols.

Les informations suivantes ont été rappelées :

- « *En spirale, s'il y a rapprochement entre deux planeurs, il faut toujours adapter sa trajectoire pour passer derrière le planeur qui nous précède, ne pas tenter de faire l'intérieur du virage ou de prendre une trajectoire convergente.* »
- « *Pour s'insérer dans une ascendance, il faut adapter sa trajectoire pour être à 180° du planeur déjà présent dans l'ascendance.* »
- « *Il est important d'être vigilant sur les alarmes du Flarm en rapprochement d'un autre planeur.* »

2.4 Caractéristiques des planeurs

Le planeur F-CHNP est un Sportine Aviacija LAK 19 monoplace, avec une envergure de 15 m pouvant être étendue à 18 m par l'ajout d'extensions d'aile (winglets). Le planeur équipé d'extensions d'aile a une finesse maximale de 50 à une vitesse de 95 km/h (non ballasté) ou 115 km/h (ballasté).

Le planeur F-CJBH est un CENTRAIR SNC34 Alliance biplace en tandem, d'une envergure de 15,8 m ayant une finesse maximale de 35 à une vitesse de 95 km/h.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Lors de l'exploitation de l'ascendance, malgré l'indication visuelle du FLARM, le pilote du F-CHNP ne s'est pas aperçu qu'il rattrapait le planeur F-CJBH qui se trouvait plus haut dans la même ascendance. Ce rattrapage à la fois dans le plan horizontal et le plan vertical est probablement dû aux meilleures caractéristiques de vol du LAK 19 et une vitesse de vol plus élevée. Après environ deux tours, le pilote du F-CHNP s'est retrouvé à l'intérieur du virage avec une trajectoire convergente avec celle du F-CJBH. Le pilote du planeur F-CHNP s'est aperçu tardivement de la situation conflictuelle et n'a pas pu éviter le contact entre les deux planeurs.

L'instructeur à bord du F-CJBH, compte tenu de la trajectoire d'arrivée du F-CHNP en secteur arrière, n'a pas pu détecter sa présence suffisamment tôt pour que la manœuvre d'urgence qu'il a entreprise permette d'éviter la collision.

Le manque de vigilance et d'anticipation de la part du pilote du F-CHNP a conduit à un rapprochement des deux planeurs sur une trajectoire convergente et à la collision en vol.