

Accident du planeur SPORTINE AVIACIJA – LAK17 - A immatriculé F-CJLL

survenu le 17 avril 2021
à Oloron-Herrère (64)

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

Heure	16 h 57 ⁽¹⁾
Exploitant	Centre école de vol à voile du Haut Béarn
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Planeur fortement endommagé

Confusion de commandes, perte de contrôle en virage avant l'atterrissage, collision avec la végétation

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages, ainsi que des données FLARM de l'aéronef.

Le pilote décolle à 13 h 40 pour un vol local. Après environ 3 heures 15 de vol, il s'annonce en branche vent arrière pour la piste 07. Un instructeur, en vol dans un autre planeur et qui souhaite utiliser la piste 25 pour un exercice avec son élève, lui demande de faire un atterrissage court sur la piste 07 droite.

Le pilote du F-CJLL débute l'approche finale pour la piste 07 droite avec une vitesse sol d'environ 130 km/h⁽²⁾ (voir [Figure1](#), point ①). Il survole la piste en descente jusqu'à une hauteur minimale de 18 m (voir [Figure1](#), point ②) et fait un demi-tour à l'extrémité de la piste 07 (voir [Figure1](#), point ③). Il survole une nouvelle fois la piste face à l'ouest. Au milieu de la piste, la vitesse sol est d'environ 130 km/h avec une hauteur minimale de 7 m (voir [Figure1](#), point ④). En arrivant à l'extrémité de la piste 25, il tente une nouvelle fois de faire un demi-tour pour s'aligner dans l'axe de la piste 07. Pendant ce dernier virage, il perd le contrôle du planeur qui heurte des arbres.

Le pilote évacue le planeur sans difficulté.

⁽²⁾ La vitesse en approche finale recommandée sur le manuel de vol est de 90 km/h. Le vent est de travers au cours des évolutions sur la piste (voir §2.3).

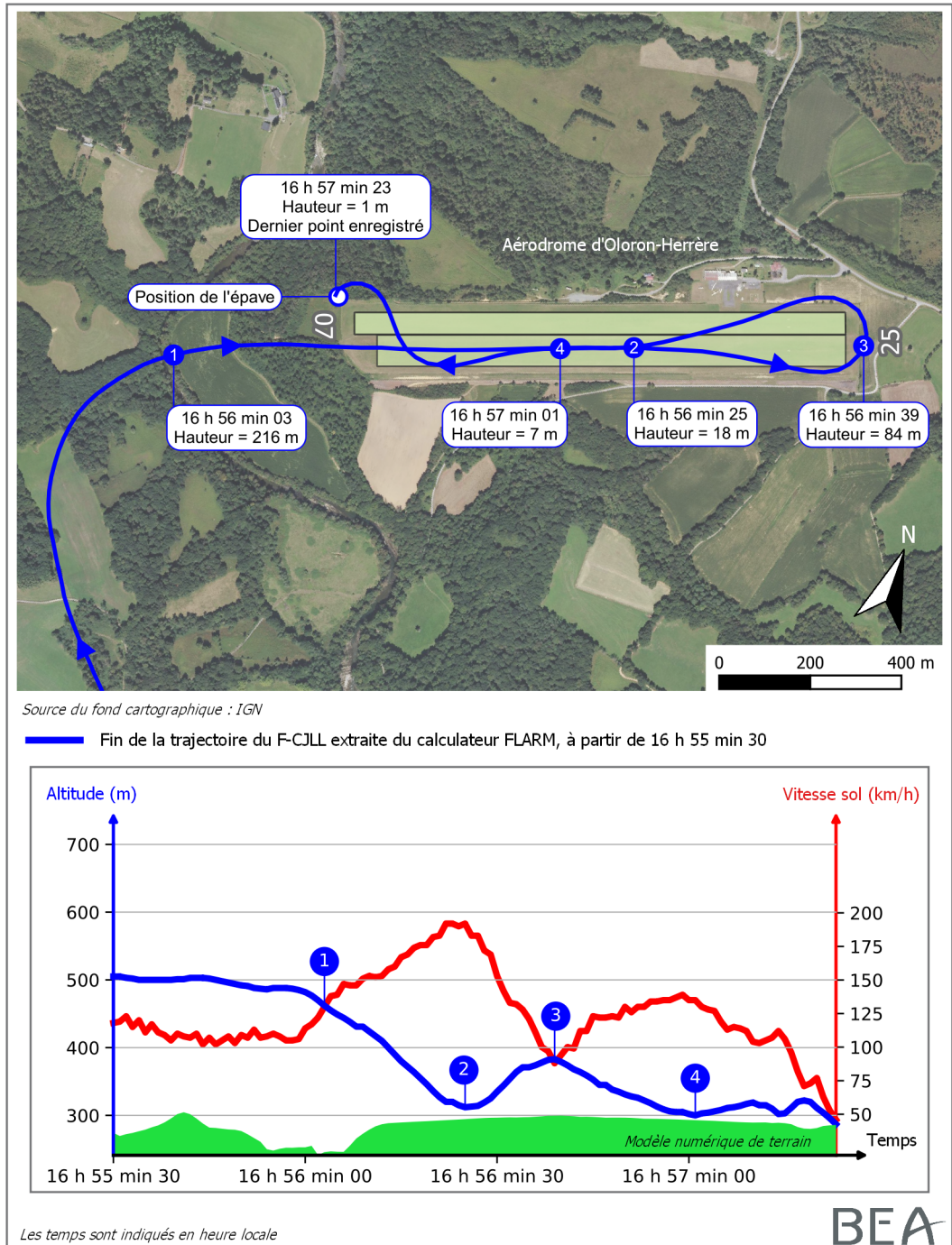


Figure 1 : Trajectoire du F-CJLL

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements concernant l'aérodrome

L'aérodrome d'Oloron-Herrère dispose de deux pistes 07-25 non revêtues. La piste nord (1 080 x 50 m) est utilisée par les avions, la piste sud (1 030 x 70 m) par les planeurs. Le circuit d'aérodrome planeur est au sud. L'aérodrome est utilisé en auto-information.

2.2 Expérience du pilote

Le pilote, âgé de 63 ans, était titulaire d'une licence de planeur SPL depuis 1989. Il totalisait environ 850 heures de vol dont 7 sur le Lak17. Son dernier vol sur ce planeur remontait à environ deux ans. Il avait réalisé deux vols pour une durée totale de 2 h 55 depuis le début de l'année 2021 : un vol de contrôle de 45 minutes avec instructeur sur Twin Astir et un vol sur Astir.

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques étaient favorables à la pratique du vol à voile. Les ascendances pouvaient monter jusqu'à 1 800 m. Les conditions évaluées sur l'aérodrome étaient : vent 360° pour 5 kt, visibilité supérieure à 10 km, cumulus épars à 6 000 ft, température 9 °C.

2.4 Renseignements concernant le planeur

Le Lak17 est équipé d'une commande d'aérofreins dont la poignée est de couleur bleue et orientée vers le bas. Elle est située du côté gauche de la cabine. Le manuel de vol indique qu'il faut tirer la commande pour sortir les aérofreins et pousser vers l'avant pour les rentrer et les verrouiller.

Le planeur est équipé de volets actionnés par une commande de couleur grise située également du côté gauche de la cabine mais orientée vers le haut.



Source : Aérotechnics Grenoble

Figure 2 : Poste de pilotage du LAK17
En bleu la commande d'aérofreins, en gris la commande de volets

2.5 Témoignages

Le pilote

Le pilote indique qu'en fin de branche vent arrière, un instructeur lui a demandé par radio de faire un atterrissage court en piste 07. Il ajoute que pendant la finale, il a jugé le plan d'approche fort et a cherché une solution pour respecter la demande. En arrivant sur la piste, se trouvant trop haut, il a poussé sur le manche et la vitesse a augmenté. Il a alors décidé d'atterrir en piste 25 en limitant l'inclinaison pendant le virage. Établi en finale en piste 25, il a jugé qu'il était encore trop haut et que la vitesse du planeur était trop importante. Il a viré à droite avec une faible inclinaison avant de rejoindre l'axe de la piste 07 par un virage à gauche. Lors de ce virage à faible hauteur, le planeur a heurté la cime des arbres.

Il estime que, lors de la finale, il a focalisé son attention sur le respect de la consigne d'atterrissage court. Au sol, le pilote a constaté qu'il utilisait la commande de volets pensant utiliser la commande des aérofreins Il ajoute qu'ensuite il ne disposait plus des ressources mentales suffisantes lui permettant d'analyser une situation qu'il ne comprenait pas.

Il se souvient cependant d'avoir viré à faible inclinaison lors des deux derniers virages afin de limiter le facteur de charge.

Il ne considère pas qu'avant la phase d'atterrissage, le vol ait entraîné une fatigue importante. Il n'avait pas fait de briefing concernant l'ergonomie du Lak17 avant le vol.

L'instructeur

Il indique qu'il souhaitait réaliser un exercice d'incident de remorquage avec son élève. Il avait donc besoin d'une piste non occupée. Pendant le remorquage en piste 25, il a entendu le pilote du LAK17 s'annoncer en branche vent arrière 07. L'instructeur a alors décidé de faire un circuit de piste avec atterrissage en piste 25. Il a demandé au pilote du LAK17 d'atterrir court sur la piste 07.

Il ajoute qu'il a vu le Lak17 survoler deux fois la piste avant de heurter les arbres.

Il avait volé avec le pilote de l'accident lors d'un vol de reprise en début de saison et avait jugé qu'il avait un bon niveau de pilotage.

L'instructeur précise qu'il est d'usage pour les pilotes de planeur d'utiliser les deux QFU. Le QFU 25° est privilégié pour le décollage et l'instruction. Le QFU 07° pour l'atterrissage.

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'approche, le pilote a reçu une demande pour atterrir court en piste 07 en provenance d'un instructeur d'un autre planeur qui souhaitait débiter un exercice avec un élève. En finale, se trouvant trop haut, le pilote a voulu utiliser la commande des aérofreins pour corriger le plan d'approche et a actionné, à la place, la commande de volets. Ne comprenant pas son erreur, il a survolé la piste pour se présenter en piste 25. Lors de la finale en piste 25, il a constaté que le planeur était encore trop rapide et sur un plan d'approche trop fort. Il a de nouveau survolé la piste en essayant de limiter les inclinaisons pour se positionner en finale pour la piste 07. En dernier virage, la faible énergie du planeur ne lui a pas permis d'éviter la collision avec les arbres qui jouxtent la piste.

Le pilote, lors de la première prise de terrain, n'a pas analysé pourquoi il ne parvenait pas à suivre le plan de descente habituel. Il a poursuivi dans cette confusion pendant toute la fin du vol sans se rendre compte qu'il actionnait la commande de volets et non celle des aérofreins.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la confusion des commandes :

- L'absence d'un briefing avant le vol permettant de se remémorer la position des commandes dans la cabine : le pilote avait volé récemment sur d'autres types de planeur et n'avait pas effectué de vol sur Lak17 depuis environ deux ans.
- La pression provoquée par la volonté de respecter la demande d'atterrissage court en provenance d'un instructeur en cours d'exercice dans un autre planeur. L'instructeur était également celui qui avait réalisé un vol de reprise en début de saison avec le pilote de l'accident.

Enseignements de sécurité

L'utilisation de QFU opposés est une pratique couramment utilisée en vol à voile. Elle est souvent destinée à simplifier les manipulations au sol. Les contraintes opérationnelles que peut provoquer cette pratique pour les pilotes et les conséquences associées sont souvent sous-estimées.

En 2015, la Fédération Française de Vol en Planeur (FFVP) a publié « [La confusion des commandes, comment s'en protéger](#) ».