

ACCIDENT

survenu aux planeurs immatriculés F-CBLR et F-CHED.

Evénement :	abordage en vol entre planeurs.
Causes identifiées :	défaillance de la vigilance due à une forte charge de travail par conditions aérologiques peu favorables, absence de détection visuelle (Pégase), détection tardive (Marianne).

Conséquences et dommages :	F-CBLR : pilote et passager blessés, planeur détruit. F-CHED : ailes délaminées, verrière, partie supérieure du tableau de bord endommagées.
Aéronefs :	F-CBLR : planeur Centrair C 201B "Marianne". F-CHED: planeur Centrair, C101 A "Pégase".
Date et heure :	vendredi 26 juillet 2002 à 14 h 45.
Exploitant :	F-CBLR : club. F-CHED : club.
Lieu :	Verneuil-sur-Vienne (87).
Nature du vol :	F-CBLR : vol d'initiation. F-CHED : local.
Personnes à bord :	F-CBLR : pilote. F-CHED : instructeur + élève.
Titres et expérience :	F-CBLR : instructeur, 54 ans, PPL de 1967, VV de 1974, ITV de 1984, 3660 heures de vol, dont 30 dans les trente jours précédents . élève en place avant, 16 ans, cinquième vol d'initiation. F-CHED : pilote, 41 ans, VV de 1996, 290 heures de vol, dont 30 sur type et 9 dans les trente jours précédents.
Conditions météorologiques :	vent 300° / 05 kt, visibilité supérieure à 10 km, 4 octas de cumulus à 2500 pieds, 6 octas de stratocumulus à 5000 pieds, température 23 °C.

Circonstances

Les deux planeurs décollent de Limoges.

Après une demi-heure de vol, alors qu'il évolue à environ 600 m en recherche d'ascendance, le pilote du Pégase voit le Marianne (biplace en tandem) se larguer. Environ deux à trois minutes plus tard, alors qu'il est en virage à faible inclinaison à gauche le pilote du Pégase ressent un choc sur la verrière. Cette dernière éclate. Il regagne alors l'aérodrome de Limoges.

(suite page suivante)

Le Marianne évolue dans le cadre d'un stage de découverte au profit de jeunes. L'accident se produit au cinquième vol de l'élève. L'instructeur après avoir fait quatre vols de remorquage décolle en planeur pour son premier vol avec cet élève. Il se largue à une hauteur d'environ cinq cents mètres et repère les autres planeurs en vol. Il exploite ensuite une première ascendance et demande à l'élève de l'aider à assurer la sécurité extérieure. Avant de laisser les commandes à son élève, il desserre son harnais afin de détecter d'éventuels aéronefs autour du planeur. Alors qu'il est en virage à droite, il voit à sa gauche le Pégase très proche, en palier ou en léger virage à gauche, sur une trajectoire convergente. Il dégage violemment par la droite et en descente. Il ressent un choc sur la partie arrière du planeur, puis entend un fort bruit. Il indique que la commande de tangage du Marianne n'est plus efficace et que le planeur est en fort piqué. Il demande à son élève de sauter. En absence de réaction de ce dernier, il se détache et essaie de le dessangler sans y parvenir. Brusquement, l'instructeur traverse la verrière et ouvre son parachute. Le planeur prend alors une assiette à piquer moins importante. A ce moment, l'élève parvient à larguer la verrière. Le planeur heurte le sol quelques secondes plus tard, l'élève toujours à bord.

L'examen des planeurs montre que la poutre de queue du Marianne a heurté la verrière puis la partie supérieure du tableau de bord du Pégase. Elle s'est ensuite désolidarisée de la partie avant du planeur ne tenant plus que par les câbles de commande et rendant ainsi le planeur incontrôlable.

Les procédures d'évacuation et d'utilisation du parachute avaient été rappelées avant le vol.

Les conditions météorologiques décrites par les pilotes font apparaître des ascendances faibles et difficiles à centrer. Ces conditions ont contribué à augmenter la charge de travail des pilotes au détriment de la vigilance nécessaire pour assurer l'anti-abordage.

Le BEA a publié en 2001 une étude sur les abordages.