

ACCIDENT

14 janvier 2007 - motoplaneur immatriculé F-CAQN

Evénement :	perte de contrôle lors de l'arrondi, collision avec le sol, sortie latérale de piste.
Causes probables :	<ul style="list-style-type: none"><input type="checkbox"/> décision d'effectuer un vol d'instruction avec une pratique insuffisante des actions sur les commandes de vol en place droite<input type="checkbox"/> confusion dans l'utilisation des commandes.

Conséquences et dommages : aéronef endommagé.

Aéronef : motoplaneur Grob G 109 B à train classique.

Date et heure : dimanche 14 janvier 2007 à 16 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : AD Maubeuge (59), piste 23 revêtue de 1 300 m x 30 m.

Nature du vol : local, instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- instructeur, 66 ans, VV de 1958, ITV de 1963, PPL (A) de 1963, 3 100 heures de vol dont 2 350 sur planeur, environ 1 800 heures de vol en instruction dont 22 sur type, 10 heures en instruction dans les trois mois précédents dont deux sur type.
- pilote-stagiaire, 16 ans, aucune heure de vol.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 230° / 15 kt, CAVOK, température 4 °C, QNH 1028 hPa, coucher du soleil à 17 h 05.

CIRCONSTANCES

A 15 h 45, l'instructeur, assis en place droite, décolle de l'aérodrome de Maubeuge pour le premier vol d'instruction au profit de l'élève. Il explique qu'au retour, il reprend les commandes en début de la finale pour la piste 23. L'approche est stabilisée avec le régime du moteur au ralenti, l'hélice au plein petit pas, la vitesse de 110 à 115 km/h et les aérofreins à moitié sortis.

Lors de l'arrondi à deux à trois mètres du sol, le motoplaneur pique soudainement. L'instructeur ne peut l'empêcher de heurter durement la piste. L'hélice touche le sol. Le moto-planeur sort de la piste à gauche et effectue un cheval de bois.

Il n'a pas été constaté d'anomalie sur le planeur ayant pu entraîner la perte de contrôle.

Le manuel de vol indique que la vitesse de décrochage, à la masse maximale de 850 kg, est de 83 km/h en vol horizontal stabilisé, puissance réduite et aérofreins complètement sortis. Ces derniers sont très efficaces pour réduire la finesse. Il n'est pas précisé qu'ils ont un effet piqueur.

Le motoplaneur est dépourvu d'avertisseur de décrochage.

L'instructeur précise qu'il réalise habituellement l'instruction sur un autre motoplaneur du type Scheibe SF 28, biplace en tandem. Comme ce dernier était indisponible, il a utilisé le Grob G 109.

Il a volé la première fois sur ce dernier en place gauche en mars 2003. Le 22 septembre 2005, il a passé la qualification TMG (touring motor glider) sur le Grob G 109 en place gauche (l'examinateur n'était pas qualifié planeur). Il a réalisé les autres vols sur Grob G 109 en place droite au profit de pilotes brevetés. Il les « suivait aux commandes » mais ne pilotait pas.

Le pilote n'avait pas volé depuis le 26 novembre 2006. Au cours de cette journée, il avait volé quinze minutes sur le Grob G 109 et sur le SF 28.

Il ajoute qu'il ne s'était pas senti « très à l'aise » lors de la finale et de l'arrondi. Étant droitier, il n'est pas habitué à tenir le manche de la main gauche et à actionner les aérofreins de la main droite. Il se souvient qu'il a voulu retarder l'atterrissement, étant donné la longueur de la piste, et n'exclut pas avoir poussé le manche vers l'avant en voulant rentrer les aérofreins. Il n'a pas ressenti de vibrations avant le piqué du motoplaneur.

