

## ACCIDENT

27 juillet 2007 - avion immatriculé F-PHUL

**Evénement :** collision avec le sol lors d'un circuit d'aérodrome en instruction.

**Conséquences et dommages :** pilote décédé, aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Jodel D 112 (constructeur amateur).

**Date et heure :** vendredi 27 juillet 2007 à 17 h 40.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Vierzon (18), piste 22, 680 m x 60 m, LDA : 90 m.

**Nature du vol :** solo, circuits d'aérodromes.

**Personnes à bord :** pilote stagiaire seul à bord.

**Titres et expérience :**

- pilote stagiaire, 46 ans, 33 heures de vol en double commande, dix minutes comme pilote stagiaire seul à bord, toutes sur Jodel, sept heures dans les trois mois précédents, formation débutée en mai 2006,
- instructeur, 68 ans, PPL(A) de 1971, FI(A) de 1971, 7 350 heures de vol dont 3 500 en instruction et 70 dans les trois mois précédents, ancien pilote et instructeur militaire.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'accident : vent 250° / 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 3 900 pieds, température 23 °C, QNH 1018 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le déroulement du vol a été reconstitué à partir des témoignages de l'instructeur et d'un pilote qui veillaient la fréquence d'auto-information lors de l'événement.

L'instructeur explique que, le jour de l'événement, il effectue deux circuits d'aérodrome en piste 22 main gauche avec le stagiaire. Il lui propose ensuite de réaliser trois circuits seul à bord et se place, muni d'un émetteur-récepteur radio portatif, près du seuil de piste.

Après un premier posé-décollé l'élève réalise un deuxième circuit d'aérodrome. En montée initiale, il agit de manière continue sur le commutateur d'émission placé sur le manche. Lorsque la fréquence se libère, l'instructeur lui demande

de ne pas appuyer inutilement sur le commutateur. En vent arrière, l'instructeur fait remarquer à l'élève que son message à la radio est incomplet, lui indique le message correct et lui demande de le répéter. L'élève répond « merci », ce qui amène l'instructeur à lui répéter les termes exacts de la phraséologie. Lorsque l'avion est en finale, l'instructeur demande à l'élève d'indiquer sa vitesse. L'élève répond « 110 ». L'instructeur lui rappelle que la vitesse d'approche finale est de 80 km/h, puis lui demande à nouveau de respecter une phraséologie aéronautique.

L'instructeur estime le début de l'arrondi à une hauteur de quarante mètres et ordonne à l'élève de remettre les gaz immédiatement. Ce dernier interrompt l'approche et se reporte en vent arrière. L'instructeur considère que l'avion est trop près de la piste. Il demande à l'élève de corriger sa route. Ce dernier s'éloigne de l'aérodrome et répond « merci ». Avant d'atteindre l'étape de base habituelle, l'élève vire à gauche, en palier, vers le seuil de la piste 22. L'instructeur s'écrie « que fais-tu ? ». L'élève répond « merde, merde ». L'instructeur, demande des manœuvres de plus en plus précises pour que l'élève revienne dans le circuit d'aérodrome. L'élève lui répond plusieurs fois en utilisant le même juron. L'avion prend une importante assiette à piquer. D'autres témoins entendent le bruit du moteur devenir fort et aigu pendant la descente jusqu'à la collision avec le sol.

L'avion est totalement détruit par l'impact. L'examen de l'épave ne révèle aucune défaillance préalable à l'accident.

Le 20 juillet 2007, l'élève avait réalisé son premier vol solo, un circuit d'aérodrome à Vierzon. Il ne s'est pas entraîné pendant les jours suivants.

Il avait effectué toute sa progression avec l'instructeur. Il avait parfois éprouvé des difficultés pour atteindre le niveau demandé par celui-ci, mais avait manifesté sa forte volonté de mener à bien sa formation. L'instructeur formait également le fils de l'élève. Son exigence ne semblait pas gêner le jeune homme.

Des membres du club indiquent que, pendant l'après-midi, l'élève avait nettoyé des avions et participé à l'entretien de l'aérodrome. Il ne leur avait pas paru fatigué après ces activités qu'il réalisait volontiers.

En phase de rémission d'une maladie grave, il avait été déclaré apte sans restriction ni dérogation le 12 juillet 2007. Il n'existe aucun élément permettant d'établir ou d'exclure que cet état pathologique a pu contribuer à une incapacité en vol.