

ACCIDENT

17 mars 2009 - avion immatriculé F-CHQI

Evénement :	décrochage en courte finale, collision avec la piste lors d'un premier vol d'instruction.
Causes identifiées :	actions inappropriées de l'élève sur les commandes, surveillance insuffisante de l'instructeur.

Conséquences et dommages :	aéronef endommagé.
Aéronef :	motoplaneur Diamond HK 36 TC « Super Dimona ».
Date et heure :	mardi 17 mars 2009 à 18 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Buno-Bonnevaux (91), piste 01 non revêtue, 620 m x 80 m.
Nature du vol :	local, instruction.
Personnes à bord :	instructeur + élève.
Titres et expérience :	instructeur, 23 ans, VV de 2004, ITP du 13 mars 2009, 374 heures de vol sur planeur dont 40 sur type, une heure vingt* comme instructeur. PPL (A) de 2006, 360 heures de vol sur avion dont 40 dans les trois mois précédents. pilote stagiaire, 22 ans, PPL (A) de juillet 2008, environ 80 heures de vol sur avion.
Conditions météorologiques :	à 18 h 00 AD Paris Orly situé à 24 NM au nord du lieu de l'accident : vent 050° / 11 kt, CAVOK, température 14 °C, température du point de rosée 4 °C, QNH 1031 hPa.

CIRCONSTANCES

Au sol, l'instructeur informe l'élève que ce premier vol sur le motoplaneur consiste à voir ses spécificités aérodynamiques et à effectuer des circuits d'aérodrome.

Le motoplaneur n'est pas muni d'avertisseur de décrochage.

*Le jour de l'accident.

L'élève décolle en piste 01 vers 17 h 20 pour un vol local au cours duquel il réalise les exercices prévus. Au retour, l'instructeur effectue un posé-décollé en piste 01 en détaillant toutes ses actions. Lors du deuxième circuit d'aérodrome, en début de vent arrière, l'élève a les commandes et réalise un posé-décollé en suivant les indications de l'instructeur. Lors du troisième circuit, comme lors des précédents, l'hélice est positionnée sur « plein petit pas » et le régime du moteur est diminué en début de vent arrière. La vitesse d'approche, déterminée par l'instructeur, est de 100 km/h. L'élève explique qu'en finale, il s'estime au-dessus du plan de descente préconisé par l'instructeur et corrige la trajectoire en actionnant les aérofreins et la gouverne de profondeur. L'instructeur indique qu'à une hauteur d'une dizaine de mètres, peu après avoir survolé le seuil de piste, le planeur prend une forte assiette à cabrer et l'élève sort de nouveau les aérofreins. L'instructeur reprend les commandes mais le motoplaneur décroche et entre en collision avec la piste à une trentaine de mètres du seuil.

La veille du jour de l'accident, l'instructeur était revenu de son stage de formation à l'instruction de vol à voile à Saint- Auban. Il n'avait pas prévu de vol d'instruction le jour de l'accident. Le chef pilote suppléant lui a proposé de prendre en charge, sous sa surveillance, trois élèves présents. L'instructeur a volé 1 h 20 sur planeur avec les deux premiers élèves.

Le chef pilote suppléant indique qu'il n'a pas d'expérience sur le motoplaneur. Il ne s'estime pas compétent pour juger de la capacité de l'instructeur à utiliser le motoplaneur.

Le chef pilote du club précise qu'habituellement le motoplaneur n'est pas utilisé pour les premiers vols d'instruction. Il demande que les nouveaux instructeurs du club aient un entretien avec lui avant leur premier vol d'instruction. L'instructeur et le chef pilote suppléant connaissaient cette consigne. Cet entretien n'avait pas eu lieu car le chef pilote était absent les lundis et les mardis. Le chef pilote suppléant était conscient de cette situation.

L'instructeur avait pris connaissance de l'expérience aéronautique de son élève lors de la préparation des vols. Il a tenu compte de cette information pour décider d'utiliser le motoplaneur.

La vitesse mentionnée dans le manuel de vol est de 105 km/h.

L'élève ne se souvient pas exactement de ses actions sur les commandes à ce moment mais se souvient qu'il a sorti les aérofreins.