

Approche non stabilisée, rebonds à l'atterrissage, rupture de la poutre de queue, en instruction solo

Aéronef	Planeur Grob Flugzeugbau G-103 « Twin Astir » immatriculé F-CFYT
Date et heure	24 septembre 2013 vers 14 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome Saint-Martin-de-Londres (34), piste 12 non revêtue, 550 x 70 m, LDA de 420 m
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Elève pilote
Conséquences et dommages	Pilote blessé, planeur détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle en remorqué de l'aérodrome de Saint-Martin-de-Londres pour un vol en instruction solo.

Il largue le câble de remorquage à la verticale de l'aérodrome à une hauteur d'environ 700 m. Il ne trouve pas d'ascendance et décide d'atterrir en piste 12.

Lors de la finale, les aérofreins sont partiellement sortis, le planeur est sur le plan avec une vitesse d'environ 105 km/h⁽²⁾. Il touche la piste et rebondit deux fois. Après le deuxième rebond, pour éviter une sortie longitudinale de piste, le pilote sort les aérofreins. Le planeur décroche à une hauteur d'environ 5 m et touche durement le sol. La poutre de queue se rompt et le planeur s'immobilise une vingtaine de mètres plus loin, à environ 150 m de l'extrémité de piste.

⁽²⁾La vitesse optimale d'approche est de 93 km/h.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 130° pour 4 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 2 000 ft, température 21 °C.

Le pilote totalisait 93 heures de vol en double commande depuis deux ans, dont 13 heures dans les trois mois précédents et 45 minutes de vol en solo le mois précédent. Il volait principalement sur ce type de planeur et avait effectué un vol de trente minutes avec un instructeur juste avant le vol en solo, sans incident.

Le pilote indique qu'il a majoré la vitesse malgré le vent faible afin d'éviter un décrochage en cas d'augmentation de la force du vent. L'instructeur explique qu'il lui avait enseigné d'effectuer la finale à la vitesse optimale d'approche en cas de vent faible. Une vitesse trop élevée peut en effet conduire à un atterrissage long et des rebonds.

Le pilote explique qu'il a probablement rentré les aérofreins lors de l'arrondi au lieu de les sortir. Cela lui était déjà arrivé plusieurs fois en vol d'instruction en double commande. L'instructeur précise que cette confusion dans les actions sur les commandes est due à un manque d'automatisme de la part des élèves et se produit assez régulièrement.

3 - CONCLUSION

L'accident est dû à des actions inappropriées sur la commande des aérofreins à la suite d'une approche avec une vitesse excessive.

En cas de rebond, il est préconisé de rentrer les aérofreins et d'éviter une action sur le manche vers l'avant puis de reprendre la manœuvre d'arrondi.