

**Rebonds lors de l'atterrissement, contact anormal avec la piste,  
en instruction solo**

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

<b>Aéronef</b>	Motoplaneur Scheibe SF-28 A immatriculé F-CAQS
<b>Date et heure</b>	24 août 2014 vers 17 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Agen (47), piste 29 (2 165 x 30 m)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Train monotrace et saumon gauche endommagés, balancine gauche rompue

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

En début d'après-midi, le pilote décolle avec son instructeur, pour un vol local au cours duquel ils réalisent des exercices de recherche d'ascendances à l'altitude de 2 000 ft avec le moteur arrêté. La séance se déroule normalement et dure environ 1 heure 15 minutes. L'instructeur autorise l'élève à entreprendre le même type de vol en solo. Après environ 1 heure 20 minutes de vol, le contrôleur autorise le pilote à atterrir en piste 29. L'approche est effectuée avec le moteur arrêté et une vitesse de 90 km/h. Le pilote a sorti les aérofreins aux trois quarts. Il choisit comme point d'aboutissement le travers du taxiway E situé à environ 900 m du seuil de piste 29.

Il pense avoir débuté l'arrondi à environ 2 m de hauteur. Le motoplaneur touche la piste puis remonte. Le pilote précise qu'il a affiché une assiette trop importante et a rentré les aérofreins lors de sa tentative de contrôle de la trajectoire. Le second rebond est plus brutal. Le train monotrace s'enfonce dans le fuselage. La balancine gauche se rompt. Le saumon de l'aile gauche entre en contact avec la piste. Le motoplaneur s'immobilise sur l'axe de piste.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES****2.1 Conditions météorologiques**

Le vent moyen relevé sur l'aérodrome d'Agen était de direction variable à 3 kt. Le ciel était peu nuageux et la visibilité supérieure à 10 km.

**2.2 Expérience de l'élève**

L'élève totalisait :

- 42 heures de vol dont 38 en double commande, toutes sur le type ;
- 9 heures 15 minutes de vol dans les 90 jours avant l'accident.

L'élève, âgé de 61 ans, avait été lâché en vol moteur en août 2013, puis avait interrompu cette activité. Il avait repris les vols en avril 2014 et volait régulièrement depuis.

### **2.3 Renseignements sur le motoplaneur**

Le manuel de vol préconise une vitesse d'approche de 85 km/h et indique que la pente peut être modifiée en utilisant les aéofreins. Avec une vitesse de 65 km/h à l'atterrissement, le manuel de vol précise que le toucher se fait d'abord avec la roulette de queue.

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

Le motoplaneur disposait d'une vitesse trop importante lors de l'atterrissement et le pilote n'a pas réussi à adapter sa variation d'assiette à cabrer pendant l'arrondi.

L'accident résulte probablement d'une utilisation inadéquate des aéofreins pendant l'atterrissement.