



**Accident du Diamond Aircraft Super Dimona HK-36R
immatriculé F-CJDM
survenu le 15 août 2017
à Bourg-Saint-Bernard (31)**

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

Heure	À 10 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

*Note: Les informations suivantes sont principalement issues du témoignage du pilote.
Ces informations n'ont pas fait l'objet d'une validation indépendante par le BEA*

**Atterrissage dur, rebond, remise de gaz, demi-tour,
atterrissage d'urgence**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, membre du club basé sur l'aérodrome, indique qu'il décolle pour effectuer quelques circuits d'aérodrome.

Il explique que la commande du compensateur ne peut être réglée que dans des crans prédéterminés. Il est ainsi fréquent que le motoplaneur ne soit pas parfaitement compensé, lorsqu'aucun cran ne correspond tout à fait à la situation de vol du moment. Dans ce cas, un effort faible mais non nul est nécessaire sur la commande de profondeur pour conserver une trajectoire stabilisée. Cette particularité avait été évoquée lors d'un précédent vol en double commande avec un instructeur.

Le pilote décolle en piste 12 puis effectue un premier circuit. Les conditions météorologiques sont CAVOK et le vent est faible dans l'axe de piste. Il explique qu'en vent arrière il ajuste la position du compensateur d'un cran à piquer, jugeant que le réglage précédent entraîne un mouvement à cabrer lorsqu'il n'exerce aucun effort sur le manche. Il indique qu'il n'a plus modifié ce réglage dans le reste du vol. Le premier posé-décollé se passe normalement.

Lors du second posé-décollé, pendant le palier suivant l'arrondi, le pilote a un doute sur le régime moteur et entreprend de vérifier que la manette des gaz est bien en position ralenti, en butée arrière. Sa main gauche maintient la commande des aérofreins, sortis à demi course, tandis qu'il lâche le manche de sa main droite pour saisir la manette des gaz. L'assiette du motoplaneur diminue, puis celui-ci touche durement le sol et rebondit.

Le pilote remet les gaz à fond pour redécoller. Le moteur vibre et le pilote comprend que l'hélice a touché le sol. Estimant que les vibrations sont modérées et que la distance de piste restante ne permet plus d'atterrir devant lui, il décide de faire un nouveau circuit. En montée initiale, il constate que le taux de montée est faible. Il décide de faire demi-tour pour atterrir sur la piste 30. La verrière se brise pendant le demi-tour. Le pilote atterrit et rejoint le parking.

L'hélice, la jonction entre le train principal droit et le fuselage et la verrière sont endommagées.

2 - RENSEIGNEMENTS SUR LE PILOTE

Le pilote, âgé de 65 ans, est titulaire d'une licence de pilote de planeur et d'une licence de pilote privé avion. Son expérience totale est d'environ 370 heures de vol. Son expérience sur type est de 6 h 30, toutes dans les trois mois précédant l'accident.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident résulte d'une décision inadéquate de lâcher temporairement le manche lors de l'atterrissement.