

**Collision avec le sol à l'issue d'un exercice de panne moteur
effectué à faible hauteur, en instruction**

Aéronef	ULM multiaxe Aeroprakt A22 Vision, identifié 49-VA
Date et heure	Vendredi 2 septembre 2011 à 18 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Ecole
Lieu	Aérodrome de Cholet Le Pontreau (49)
Conséquences et dommages	ULM fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur décollent de la piste 21 revêtue pour une séance d'exercices de maniabilité et de circuits d'aérodrome. Après les premiers exercices, l'instructeur fait réaliser à l'élève des circuits d'aérodrome basse hauteur⁽²⁾ main droite. Au cours du second circuit, il arrête volontairement le moteur en début de vent arrière. En fin de vent arrière, l'instructeur remet le moteur en route. En dernier virage, l'ULM dépasse l'axe de la piste à très faible hauteur et avec une forte inclinaison à droite. L'instructeur reprend les commandes à quelques mètres du sol, actionne la commande de roulis à gauche et remet les gaz. L'ULM heurte la piste en herbe⁽³⁾ successivement de l'aile gauche puis de l'aile droite, le train avant se rompt et l'ULM s'immobilise.

Plusieurs témoins visuels indiquent avoir observé l'ULM évoluer à forte inclinaison lors des exercices précédents et dès le décollage pour le dernier circuit basse hauteur. Ils ajoutent que ce dernier circuit s'est fait à très faible hauteur, selon une trajectoire raccourcie et que lors du dernier virage, l'inclinaison était importante.

La transcription des échanges radio montre que le dernier circuit a duré moins d'une minute. Le circuit basse hauteur précédent, durant lequel un exercice moteur coupé a aussi été réalisé, a duré environ 4 min 30.

L'instructeur était breveté pilote d'ULM depuis 2005. Il a obtenu sa qualification d'instructeur ULM multiaxes en octobre 2008 et réalisé un stage d'actualisation des connaissances en mars 2010. Il n'avait pas été procédé à un contrôle en vol au cours de ce stage. Il totalise environ 700 heures de vol sur ULM, dont 400 en instruction.

L'instructeur exerce au sein de cette école ULM depuis septembre 2010. Un responsable pédagogique est désigné, il a en charge l'élaboration des programmes mais n'a pas la fonction de contrôler les pratiques des instructeurs.

L'instructeur précise que le but de l'exercice était de simuler une diminution de puissance lors de la montée initiale, nécessitant un circuit basse hauteur au cours duquel un arrêt du moteur peut se produire. La FFPLUM encourage la réalisation d'exercices avec le moteur arrêté, pour lesquels elle préconise des marges de sécurité suffisantes.

⁽²⁾La carte VAC indique que les circuits basse hauteur doivent être exécutés à 500 pieds minimum.

⁽³⁾La piste en herbe est parallèle et accolée à la piste revêtue.

L'instructeur explique qu'il a élaboré à la hâte le programme de cette séance, décidée deux jours auparavant. Il précise que, fatigué, il n'a pas réalisé ce vol dans de bonnes conditions. L'élève indique qu'ils ne se sont pas parlé tout au long de la réalisation de l'exercice.

CONCLUSION

L'accident est dû à la reprise tardive des commandes par l'instructeur lors d'un exercice de panne moteur réalisé sans marge de sécurité suffisante.

Le manque de communication entre l'élève et l'instructeur lors de l'exercice ainsi que la fatigue de ce dernier ont probablement contribué à la reprise tardive des commandes.