

**Action en tangage erronée lors d'une remise des gaz,
collision avec le sol en instruction**

Aéronef	ULM pendulaire Air Création Tanarg 912, biplace en tandem non équipé de double-commande, identifié 79-IZ
Date et heure	Mardi 8 février 2011 à 15 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Saint-Paul-en-Gâtines (79)
Conséquences et dommages	Instructeur et élève blessés, ULM fortement endommagé

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

L'instructeur et l'élève décollent pour un vol local dans le cadre de la délivrance de l'autorisation d'emport de passagers. L'élève est aux commandes de son ULM en place avant.

Après une demi-heure de vol, l'instructeur propose de réaliser un exercice de panne moteur avec remise de gaz. L'élève choisit un grand champ plat dans l'environnement immédiat de l'ULM et conduit une prise de terrain en « U », moteur réduit, face au vent. L'instructeur le guide dans ses actions. En finale sur le champ, à une hauteur d'environ 150 pieds et à la vitesse de 90 km/h, il demande à l'élève de remettre les gaz. Ce dernier augmente la puissance tout en tirant vers lui le trapèze. Cette action provoque la mise en piqué de l'ULM. L'instructeur demande à l'élève de pousser sur le trapèze afin d'interrompre la descente. L'élève ne réagit pas. L'ULM touche le sol avec le train principal et entre en collision avec une haie.

Le pilote totalise 56 heures de vol depuis juin 2010 dont 40 sur le type. Il ne s'explique pas la raison pour laquelle il a tiré puis s'est crispé sur le trapèze. Il précise cependant que le stress engendré par le vol à proximité du sol a pu influencer cette action.

L'instructeur totalise environ 13 000 heures de vol dont 6 000 sur ULM pendulaire. Il explique qu'il n'a pas pu intervenir sur la conduite du vol car l'ULM n'est pas équipé de double-commande. Il a tenté d'agir sur le trapèze en poussant sur les bras de l'élève mais ce dernier le bloquait fermement vers l'arrière. Il précise qu'il est propriétaire d'un ULM pendulaire équipé de double-commande et ajoute que pour ce type de vol, les élèves propriétaires d'ULM préfèrent être évalués sur leur propre ULM plutôt que sur celui de l'instructeur.

CONCLUSION

L'accident est dû à une action erronée à piquer de l'élève sur le trapèze lors de la remise des gaz. Il n'a pas corrigé par la suite cette erreur car il s'est crispé. L'absence de double-commande en place arrière n'a pas permis à l'instructeur d'intervenir pour rectifier la trajectoire.

L'arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale, modifié par l'arrêté du 18 avril 2011 stipule : « *Nul ne peut dispenser l'instruction de pilotage en vol à bord d'un aérodyne non équipé de double-commande principale de conduite si les commandes principales ne sont pas facilement accessibles depuis les deux postes.* ».