

Collision avec le sol lors d'un exercice d'arrondi sur un champ enneigé, basculement sur le dos, en instruction

Aéronef	ULM MXP-740 Savannah identifié 74-RU
Date et heure	28 février 2013 à 10 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Société de travail aérien
Lieu	Allinges (74)
Conséquences et dommages	ULM détruit

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

L'élève et l'instructeur effectuent un vol d'instruction au départ de la plate-forme ULM de Cervens (74) avec pour objectif l'amélioration de la technique de l'arrondi.

Au cours du cinquième circuit réalisé autour d'un champ sur lequel ils n'avaient pas prévu d'atterrir, l'élève débute l'arrondi. Alors que l'ULM est à environ 1,5 m du sol, il pousse sur la commande de profondeur. L'ULM entre en collision avec le sol enneigé, passe en pylône et bascule sur le dos.

L'instructeur indique que, mis en confiance par la bonne prestation de l'élève lors des quatre premiers circuits, il composait un SMS sur son téléphone mobile pendant l'approche finale et qu'il n'a pas eu le temps de corriger l'action de l'élève sur les commandes de vol.

L'instructeur précise que l'élève a une grande expérience du deltaplane sur lequel il faut pousser sur la barre lors de l'arrondi. L'élève avait conservé l'habitude de pousser sur la commande de profondeur au cours de l'arrondi lors des séances d'instruction sur ULM multiaxes. Cette habitude avait progressivement été corrigée lors des séances d'instruction. L'instructeur indique par ailleurs que les arrondis n'étaient pas suivis d'atterrissage mais systématiquement interrompus par une remise de gaz à très faible hauteur.

Le champ utilisé pour effectuer les circuits mesure 300 m de long et environ 100 m de large. Le jour de l'accident il était recouvert de 15 cm de neige durcie et gelée.

L'instructeur, UL de 1989, instructeur depuis 1999, totalisait 6 000 heures de vol dont 1 500 sur type, 75 heures dans les trois mois précédents dont 70 sur type et 2 heures sur type dans les vingt-quatre heures précédentes. L'élève totalisait 11 heures de vol, toutes sur type et en double commande.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes : vent calme, BKN à 1 500 ft, visibilité supérieure à 10 km. La région était recouverte d'un manteau neigeux de 15 cm d'épaisseur.

Le manuel du pilote d'ULM (3^{ème} édition) précise que : « *l'arrondi consiste à amener l'ULM en contact avec le sol...* ». La réalisation d'une remise de gaz près du sol ne se fait que pour des raisons de sécurité (aéronef mal présenté, vent excessif etc.) par et à l'initiative de l'instructeur.

La réalisation de remises de gaz systématiques pendant ou après avoir initié l'arrondi pour ne pas atterrir n'est pas prévue lors de l'apprentissage de l'atterrissage.

CONCLUSION

L'accident est dû à :

- la décision de l'instructeur de faire réaliser à l'élève une série d'exercices non conformes à l'esprit de l'apprentissage de la technique de l'arrondi et de l'atterrissage ;
- l'excès de confiance et le manque de vigilance de l'instructeur qui n'a pas été en mesure de contrer l'action inappropriée de l'élève sur les commandes de vol.