

## Collision avec le relief lors d'une remise de gaz après un exercice de panne en campagne en instruction

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

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR 400-120 immatriculé F-GEKL
<b>Date et heure</b>	5 juin 2014 à 16 h 50 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Hasparren (64)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, instruction double commande
<b>Personnes à bord</b>	Instructeur et élève
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après six mois d'interruption, alors qu'il vient d'arriver dans un nouveau club, le pilote fait un vol de reprise en main avec un instructeur. Ils réalisent un exercice de panne en campagne. A une hauteur de 150 ft l'instructeur considère que l'exercice est réussi et demande au pilote de remettre les gaz.

Le pilote explique qu'il interrompt l'approche et repousse le réchauffage carburateur. Il précise que l'avion remonte quelques instants à 500 ft/min, puis le taux de montée devient plus faible. Estimant qu'il ne peut dégager ni à droite ni à gauche, l'instructeur indique qu'il reprend les commandes et qu'il vise la partie la plus basse de la colline face à lui. L'avion touche le sol dans une prairie montante et heurte un piquet de clôture.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Renseignements météorologiques

Le vent était de secteur est pour environ 10 kt. La température mesurée était de 25 °C. La visibilité était supérieure à 10 km et il n'y avait pas de nuage.

L'approche finale de l'exercice s'est faite face au sud-est, sous le vent d'un relief orienté nord-sud. Le vent d'est pouvait provoquer un courant descendant à cet endroit.

#### 2.2 Renseignements sur le site

L'accident s'est produit sur une zone vallonnée du piémont Pyrénéen. L'altitude du point d'impact est d'environ 600 ft. Au sud de cette zone le relief culmine à environ 1 000 ft.

## 2.3 Licence et expérience des pilotes

L'instructeur est titulaire d'une licence de pilote privé depuis 1962 et d'une licence de pilote professionnel. Il totalisait 9 000 heures de vol environ et détenait une qualification montagne.

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote privé depuis 1991. Il totalisait 350 heures de vol environ. Il venait de s'inscrire dans ce club et n'avait pas volé depuis six mois.

## 2.4 Renseignements sur le club

Le club disposait d'un DR 400-180 et d'un DR 400-160. Il avait acquis le DR 400-120 depuis septembre 2013.

## 2.5 Témoignages

L'élève indique qu'après la remise de gaz, il a entendu l'avertisseur de décrochage retentir un long moment. L'instructeur ne se souvient pas avoir entendu cette alarme.

## 2.6 Performances

L'avion était à l'intérieur des limites de masse et centrage. Dans les conditions du jour, le manuel de vol indique un taux de montée d'environ 500 ft/min.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Lors de la remise en puissance, l'avion est remonté, mais rapidement les pilotes ont eu du mal à maintenir cette trajectoire ascendante. L'avion est progressivement passé au second régime de vol. La présence de relief environnant a pu gêner les pilotes qui ne disposaient plus de repère d'assiette naturelle. Ce relief orienté nord-sud, a également pu générer une descentance par flux d'est.

L'accident est dû à la décision d'effectuer un exercice de panne moteur dans un environnement vallonné. L'utilisation d'un aéronef moins puissant que celui utilisé d'habitude a pu contribuer à l'accident.