

⁽¹⁾Planeur doté d'un propulseur d'appoint non rétractable.

⁽²⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Accident du motoplaneur⁽¹⁾ Scheibe SF-28 A immatriculé **F-CFJL** survenu le 9 février 2013 à Ploërmel Loyat (56)

Heure	Vers 14 h 10 ⁽²⁾
Exploitant	Club Planeurs de Brocéliande
Nature du vol	Instruction
Personnes à bord	Instructeur et élève
Conséquences et dommages	Motoplaneur fortement endommagé

Désolidarisation du manche arrière à l'arrondi, contact anormal avec la piste, en instruction

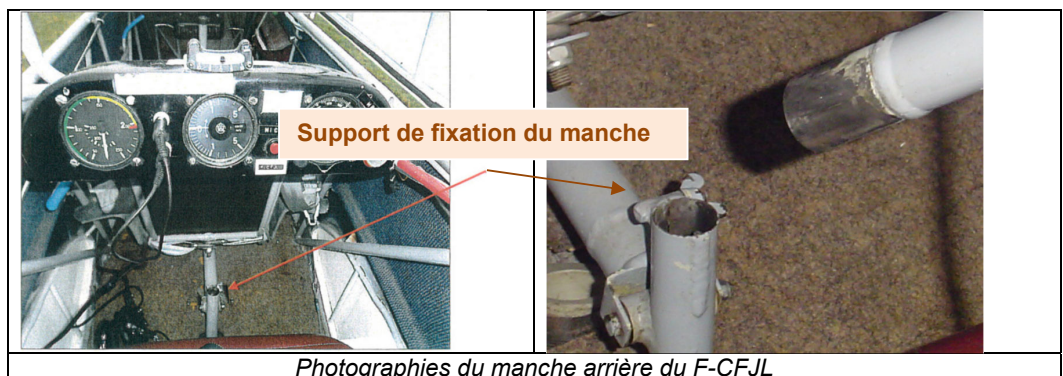
1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'instructeur, en place arrière, et l'élève décollent pour un vol local d'une vingtaine de minutes. En courte finale, à une hauteur estimée de cinq mètres, le motoplaneur passe sous le plan d'approche. L'instructeur applique une action à cabrer au manche qui sort de son logement. Le motoplaneur part brusquement à piquer. L'instructeur ne peut reprendre le contrôle de la trajectoire. L'hélice et l'avant du fuselage entrent en contact avec la piste en herbe. Le motoplaneur glisse sur la piste et s'immobilise environ 150 m plus loin.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le motoplaneur

Le SF-28 A dispose d'un manche démontable permettant d'embarquer des passagers en place arrière sans risque d'action au manche inopportune de leur part. D'autres types de planeurs biplaces disposent de dispositifs similaires. Ce manche est enfoncé de 40 mm dans un tube et est serré par un écrou à oreilles.



L'installation du manche en place arrière constitue une tâche d'entretien. Il n'est pas prévu dans le manuel de vol du SF-28 A de vérifier le serrage de l'écrou lors des visites prévols.

Le F-CFJL, mis en service en 1973, totalisait 13 heures de vol et 28 cycles depuis la dernière grande visite effectuée en août 2012. Le serrage de l'écrou à oreilles du manche avait été vérifié au cours de cette révision. Le manche n'a pas été enlevé entre cette révision et le vol de l'accident.

Aucun événement de nature similaire n'a été retrouvé dans les bases de données du BEA, de la DGAC, du BFU⁽³⁾ et du constructeur. Même si cela ne signifie pas qu'il n'y a jamais eu d'événement similaire, la désolidarisation du manche arrière survenu lors du vol de l'accident semble constituer un événement opérationnel isolé.

2.2 Renseignements sur l'épave et sur l'impact

Une trace de plusieurs mètres de longueur sur la piste en herbe montre que l'hélice et l'avant du fuselage ont d'abord touché le sol. Les deux pales en bois sont cassées au niveau de leur extrémité. Le motoplaneur présente des dommages importants au niveau du train d'atterrissage et du fuselage, sous le moteur et jusqu'au train d'atterrissage.

2.3 Expérience et témoignage de l'instructeur

L'instructeur totalisait :

- 447 heures de vol dont 326 en tant que commandant de bord ;
- dix heures de vol sur type dont trois en tant que commandant de bord ;
- dans les 90 jours avant l'accident, cinq heures de vol dont trois en tant que commandant de bord et trois sur type dont une en tant que commandant de bord.

Il s'agissait du troisième vol de l'élève et c'est l'instructeur qui était aux commandes lors de l'atterrissage.

L'instructeur indique qu'après que son élève et lui se sont installés à bord, il a effectué un essai des gouvernes, comme le prévoit le manuel de vol. Il n'a constaté ni position inhabituelle ni jeu apparent au niveau du manche arrière. Il explique que ses actions au manche lors du vol ont été fréquentes pour montrer les exercices à l'élève. Il précise toutefois que les actions en tangage sur son manche ont été limitées. Il ajoute que le manche est probablement sorti doucement de son logement dans la mesure où il n'a rien perçu. Par ailleurs, bien qu'il connaissait le système de serrage du manche en place arrière, il n'avait jamais imaginé avant l'accident que celui-ci puisse se désolidariser.

3 - CONCLUSIONS

L'accident résulte d'un défaut de serrage du manche en place arrière dont l'origine n'a pu être déterminée.