

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

⁽²⁾Le pilote est décédé plusieurs semaines après l'accident des suites de ses blessures.

Accident d'un Motoplaneur SCHEIBE - SF28A immatriculé **F-CFJB** survenu le 30 avril 2018 à Salon Eyguières (13)

Heure	À 11 h10 ⁽¹⁾
Exploitant	Centre de vol à voile de la CRAU
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote décédé ⁽²⁾ , planeur légèrement endommagé

Pilote heurté à la tête par l'hélice en descendant de l'aéronef avec le moteur en fonctionnement

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après l'atterrissage au retour d'un vol local depuis l'aérodrome de Salon Eyguières, le pilote emprunte la voie de circulation revêtue pour rejoindre l'aire de stationnement. Gêné par le faible espacement entre les avions stationnés, il immobilise le motoplaneur à environ 150 mètres du hangar et décide de le guider manuellement entre deux avions, pendant que le passager fait avancer le planeur à l'aide du moteur. Alors qu'il descend de l'aéronef par l'avant, l'hélice en rotation heurte sa tête.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 83 ans, titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL (A) et d'une licence de pilote de planeur, totalisait environ 8 000 heures de vol.

2.2 Témoignage

Le passager, titulaire d'une licence de pilote de planeur duo, totalisait environ 100 heures de vol.

Il indique que le pilote avait décidé d'effectuer le roulage sur les parties revêtues car les parties en herbe étaient détrempées et il y avait un risque d'embourbement. Il précise qu'en arrivant à proximité de l'aire de stationnement depuis la voie de circulation, le pilote a constaté que les avions stationnés gênaient l'accès au hangar, l'envergure du motoplaneur étant supérieure à l'espacement entre les avions. Le pilote a donc décidé de descendre du motoplaneur pour le manœuvrer depuis le sol afin de passer entre deux avions, tout en laissant le moteur en fonctionnement pour faciliter la manœuvre. Le passager indique que le pilote lui a rappelé la manœuvre, a ouvert la verrière et est sorti du motoplaneur. Pendant que le passager verrouillait de nouveau la verrière, l'hélice en rotation a heurté la tête du pilote, descendu de l'aile en avant de celle-ci.

Le passager, focalisé sur la fermeture de la verrière, n'a pas vu cette séquence de l'accident. Il ne comprend pas pourquoi le pilote a décidé de descendre par l'avant alors qu'il était assis en place arrière. Il est en effet habituel et plus facile de descendre vers l'arrière de l'aile.

Le passager indique que le moteur était au régime ralenti soit environ 1 000 tr/min.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

En raison de l'état des parties en herbe de l'aérodrome, le pilote a choisi d'emprunter l'aire de stationnement utilisée par les avions pour se rendre au hangar à l'issue du vol. Le faible espacement entre ceux-ci ne lui permettait pas de passer et il a décidé de manœuvrer le motoplaneur depuis le sol en laissant le moteur tournant. Ceci est une manœuvre exceptionnelle. En descendant du motoplaneur par l'avant de l'aile, il a été heurté par l'hélice en rotation.

L'enquête n'a permis ni d'expliquer pourquoi le pilote est descendu par l'avant de l'aile depuis la place arrière, ni d'établir la séquence ayant conduit le pilote dans le champ de l'hélice en rotation.