

ACCIDENT

26 juin 2005 - ULM identifié 89-NO

Événement :	perte de contrôle en virage à faible hauteur dans le circuit d'aérodrome, collision avec le sol.
Cause probable :	décision d'entreprendre un vol avec une expérience insuffisante sur un nouveau modèle d'ULM.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Tecnam P 2004 Bravo, multiaxe biplace, équipé d'un parachute de secours, moteur Rotax 912 S - FR 98 ch.

Date et heure : dimanche 26 juin 2005 à 17 h 35.

Exploitant : privé.

Lieu : Michery (89).

Nature du vol : convoyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 46 ans, UL multiaxe de 1998, environ 700 heures de vol dont environ 4 sur type dans les deux jours précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent du 045° / 04 à 12 kt, FEW à 3 000 pieds, température 29 °C, température du point de rosée 20 °C, QNH 1019 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote vient d'acquérir son ULM neuf. Il décolle vers 15 h 30 de l'aérodrome de Bellegarde (01) à destination de l'aérodrome de Pont-sur-Yonne (89).

Un instructeur, situé à proximité du seuil de la piste 32 gauche, voit l'ULM s'intégrer en début de vent arrière pour la piste 14 gauche. Il le perd de vue quelques instants. D'autres témoins l'aperçoivent voler à faible hauteur en fin de vent arrière, le moteur fonctionnant à un régime constant.

L'instructeur l'observe à nouveau lorsqu'il vire à gauche en étape de base. Il estime que sa hauteur et sa vitesse sont anormalement faibles et que son assiette est très cabrée. L'aile gauche se soulève brutalement et l'ULM descend en vrille à droite. Il s'écrase dans un champ et prend feu.

L'examen de l'épave montre qu'au moment de l'impact l'ULM était fortement incliné à droite et en piqué. Le moteur délivrait de la puissance. Les volets étaient complètement sortis, à trente-neuf degrés.

La goupille de sécurité du parachute de secours a été retrouvée en place sur la poignée de commande de celui-ci. Une plaquette est placée à proximité de la poignée, au centre du tableau de bord, pour rappeler au pilote que cette goupille doit être retirée avant le vol.

Le corps du pilote n'a pas fait l'objet d'une autopsie.

Le pilote avait possédé pendant plusieurs années un ULM Tecnam P 92 Echo, équipé d'un moteur de 80 ch et dépourvu de parachute de secours. Il l'avait revendu à la fin de l'année 2004.

L'ULM P 2004 Bravo est équipé de volets hypersustentateurs de type « fowler ». L'importateur de ce type d'ULM recommande de ne les sortir complètement qu'en approche finale. Les volets sont commandés électriquement. Un interrupteur doit être maintenu appuyé jusqu'au braquage désiré. Le P 92 Echo est, lui, équipé de volets de courbure, actionnés selon le même principe. L'efficacité des volets de courbure est cependant moins importante que celle des volets « fowler ».

L'importateur précise que, la veille du jour de l'accident, il était allé chercher le pilote sur l'aérodrome de Joigny (89) pour l'amener à Bellegarde. Il a utilisé l'ULM que le pilote allait acquérir. Le vol retour devait permettre au pilote de prendre en main son ULM. L'importateur ne détient pas de qualification d'instructeur.

Deux personnes indiquent que le matin du jour de l'accident, le pilote avait refusé d'effectuer un nouveau vol de prise en main avec un instructeur et de lire le manuel d'utilisation de l'ULM.

L'entourage du pilote indique qu'il avait peu volé depuis la vente de son précédent ULM. Il semble également qu'il sortait parfois complètement les volets en fin de vent arrière.

Le pilote a pu être surpris par l'efficacité des volets, d'autant plus que son expérience récente et sur ce modèle d'ULM était réduite. L'augmentation de la difficulté de pilotage a pu ainsi favoriser la perte de contrôle pendant le virage.