

## **ACCIDENT**

### ***survenu à l'ULM identifié 34-NI***

|                           |                                                                                  |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Événement :</b>        | rupture du câble de commande des ailerons, atterrissage d'urgence sur une route. |
| <b>Cause identifiée :</b> | contrôle visuel d'entretien insuffisant .                                        |

**Conséquences et dommages :** pilote blessé, aéronef détruit, une automobile endommagée.

**Aéronef :** ULM Ultralair Wheedhopper Europa 1 version 3, multiaxes, moteur Rotax 582.

**Date et heure :** lundi 6 août 2001 à 17 h 30.

**Exploitant :** société de travail aérien.

**Lieu :** Vendres (34).

**Nature du vol :** remorquage banderole.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 21 ans, UL de septembre 2000, 200 heures de vol dont 110 sur type et 100 dans les trois mois précédents

**Conditions météorologiques :** AD Béziers situé à 12 km du site de l'accident : vent 290° / 17 kt, CAVOK, QNH 1020 hPa.

### **Circonstances**

Le pilote décolle à 16 h 30 de la base ULM de Sérigan afin d'effectuer un vol de tractage de banderole le long de la côte. A hauteur du cap d'Agde, il largue la banderole sur un terrain prévu à cet effet et se dirige vers la base ULM de Sérignan. Le pilote explique qu'en finale, face au nord-est, il contre une dérive à droite par un mouvement de manche à gauche. Lors de cette action sur le manche, celui-ci devient soudainement libre. L'ULM part en virage sur la droite. Le pilote tente de conserver le contrôle de l'appareil en manœuvrant les palonniers. Il est contraint d'atterrir sur une route. L'ULM percute l'arrière d'un véhicule en circulation avant de terminer sa course sur le côté de la chaussée.

L'examen de l'épave montre que le câble de commande de gauchissement droit est rompu, rendant la commande des ailerons inefficace. La rupture est due au frottement du câble contre l'arrêt de sa gaine. L'arrêt de gaine symétrique présente une usure similaire provoquée par le câble de commande de l'aileron gauche.

La position des câbles sur cet ULM a favorisé une usure progressive du câble qui n'a pas été détectée.

Le propriétaire effectuait lui-même l'entretien de son aéronef. Il a indiqué que son ULM totalisait environ deux cents heures de vol depuis la dernière révision complète mais il n'a pu préciser le total d'heures cumulées depuis sa construction.

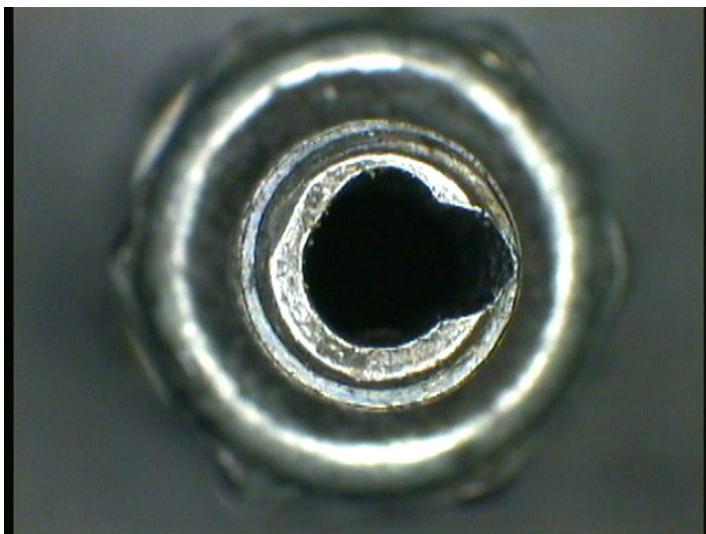
Cet ULM était utilisé chaque été depuis environ six ans pour le tractage de banderoles. Il avait été réparé après un amerrissage d'urgence en juillet 2000.



Face du câble droit usée par frottement au niveau de la rupture



Face opposée du câble droit non usée par frottement au niveau de la rupture



Usure constatée sur la butée de gaine droite