

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 63-KD

Événement :	perte de contrôle en croisière, utilisation du parachute de secours.
Conséquences et dommages :	train principal gauche et fuselage endommagés.
Aéronef :	ULM Avid Flyer, multiaxes, biplace, moteur Rotax 582.
Date et heure :	vendredi 24 août 2001 à 17h 30.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Les Martres - de - Veyre (63).
Nature du vol :	navigation en instruction.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	-instructeur 29 ans, PPL de 1993, UL de 1998, 910 heures de vol dont 430 sur type et 40 dans les trois mois précédents. -pilote stagiaire, 51 ans, 14 h de vol en double commande sur type.
Conditions météorologiques :	AD Clermont - Ferrand à 17 h 45, situé à 12 kilomètres au nord du site de l'accident : vent 040°/ 04 à 08 kt, visibilité 40 kilomètres, FEW à 5000 pieds, température 32 °C, QNH 1016 hPa,.

Circonstances

L'ULM est en croisière au niveau de vol 55, en provenance de la base ULM de Montmorillon (Vienne) à destination de l'aérodrome d'Ambert (Puy-de-Dôme). Afin de suivre une route la plus directe possible, les deux pilotes décident de contacter l'approche de Clermont - Ferrand pour obtenir l'autorisation de transiter dans le sud de la TMA (espace de classe D). Le contrôleur accorde le transit et informe les pilotes de l'ULM du décollage de deux avions de transport régional face à l'est et en direction du sud.

Le premier, un Embraer 145 en montée, croise la route de l'ULM sensiblement à la même altitude, à quatre ou cinq kilomètres devant. Le deuxième aéronef est perdu de vue quelques instants par les deux pilotes de l'ULM puis est retrouvé en montée face à l'Avid Flyer. L'instructeur s'apprête à contacter le contrôleur pour l'informer du conflit de trajectoire.

A ce moment, l'ULM part progressivement en lacet à gauche. L'instructeur explique qu'il tente de contrer ce mouvement en agissant immédiatement sur le palonnier droit mais le mouvement de lacet à gauche s'accélère, l'ULM tournoie à plat. L'instructeur maintient son action sur le palonnier droit et pousse le manche en avant. L'aéronef pique en continuant sa rotation à gauche. La perte de hauteur est rapide. L'instructeur constate qu'il ne peut reprendre le contrôle de l'aéronef.

Il décide d'utiliser le parachute de secours et actionne vivement le manche en arrière. L'ULM reprend une assiette horizontale en tournant toujours. L'instructeur actionne le parachute qui se déploie.

Le moteur est coupé. L'aéronef tourne lentement un ou deux tours et se stabilise avec une assiette à plat. L'ULM est alors à environ deux cent cinquante mètres de hauteur . Pendant la descente l'instructeur émet deux messages de détresse. Après vingt à trente secondes l'ensemble tombe dans l'Allier. Les deux occupants évacuent l'aéronef et nagent vers les berges.

La perte de contrôle de l'ULM semble avoir été causée par son passage dans la turbulence de sillage de l'Embraer 145 croisé à la même altitude.

Le déploiement du parachute a provoqué la rupture du câble coaxial de l'antenne de la radio empêchant l'émission des messages de détresse.

L'ULM n'était pas équipé de transpondeur.