

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 37-LS

Événement :	givrage du carburateur, collision avec le sol.
Cause identifiée :	décision tardive de faire demi-tour.
Cause probable :	non perception de conditions givrantes.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	ULM multiaxe Fly Synthesis Storch CL, moteur Rotax 582 UL, à graissage séparé.
Date et heure :	dimanche 17 novembre 2002 à 11 h 55.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Romilly-du-Perche (41), altitude 180 m.
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 47 ans, UL de 1996, 330 heures de vol, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 180° / 04 kt, visibilité 7 km, OVC à 750 pieds, température 8 °C, température du point de rosée 8 °C, QNH 1010 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome de Tours-Sorigny (37) à destination de la plate-forme ULM de Champrond-en-Gâtine (28). Il a prévu de retrouver en vol un autre ULM, à la verticale d'une plate-forme privée à Chargé (37). Le reste de la navigation doit s'effectuer en compagnie du deuxième ULM.

Le pilote du deuxième ULM suit le Storch sur la gauche à une distance d'environ un kilomètre dans de bonnes conditions météorologiques. Après une demi-heure de vol, à proximité de Vendôme (41), les conditions météorologiques se dégradent par la présence d'une brume importante. Les deux pilotes, en contact radio, prennent la décision de faire demi-tour. Ils se séparent et se donnent rendez-vous sur l'aérodrome d'Amboise (37).

Des témoins au sol, à proximité du site de l'accident, expliquent que par un temps brumeux, ils entendent des variations de régime moteur. Ils aperçoivent ensuite l'ULM évoluer entre cinquante et cent mètres de hauteur. Ils le voient prendre de la hauteur avec une assiette à cabrer puis partir en piqué et disparaître derrière des arbres. L'ULM percute le sol avec une très forte assiette à piquer

(suite page suivante)

Le pilote du deuxième ULM explique que le site de l'accident est proche de l'endroit où les deux pilotes ont décidé de faire demi-tour. Il n'a pas entendu de message du pilote accidenté indiquant des problèmes sur la fréquence radio utilisée pour la navigation.

Il ajoute qu'avant le vol, lors du contact téléphonique avec des usagers de la plateforme de Champrond-en-Gâtine de bonnes conditions météorologiques lui avait été communiquées.

L'examen de l'épave montre que le moteur ne délivrait pas de puissance à l'impact.

L'expertise du moteur fait apparaître que le moteur a subi un arrêt suite à un givrage carburateur.

Cet ULM n'est pas équipé de système de réchauffage du carburateur.

L'ULM est pourvu d'un parachute de secours. Sa faible hauteur avant l'accident n'a vraisemblablement pas permis au pilote de l'utiliser. Le système pyrotechnique du parachute s'est déclenché lors de l'intervention des secours. La présence de ce dispositif pyrotechnique est signalée par un avertissement inscrit en petits caractères en langue anglaise sur la poignée de commande du parachute.

D'après les renseignements fournis par la station de Météo France du Mans, une zone dépressionnaire avec des vents faibles était, à l'heure de l'événement, établie sur la région. De nombreux phénomènes de basses couches (brume, brouillard et stratus bas) en début de matinée évoluaient lentement en fin de matinée vers l'Est.