

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 66-DO

Événement :	perte de contrôle en vol, collision avec le sol.
Causes probables :	correction insuffisante de l'assiette après le largage, utilisation d'un dispositif improvisé sur l'aéronef.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	ULM Ultralair Weedhopper JC31 Premier AX 3.
Date et heure :	mercredi 7 août 2002 à 17 h 30.
Exploitant :	société de travail aérien.
Lieu :	plate-forme ULM Toreilles (privée) (66).
Nature du vol :	remorquage de banderole publicitaire.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 31 ans, UL de 2000, 500 à 600 heures de vol sur ULM dont 300 sur type et 120 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	AD Perpignan (situé à 14 km à l'ouest du site de l'accident) à 17 h 00 : vent 310° / 18 kt, FEW à 6000 pieds, température 27 °C, station automatique de Toreilles à 17 h 30 : vent 330° / 16 kt rafales à 29 kt.

Circonstances

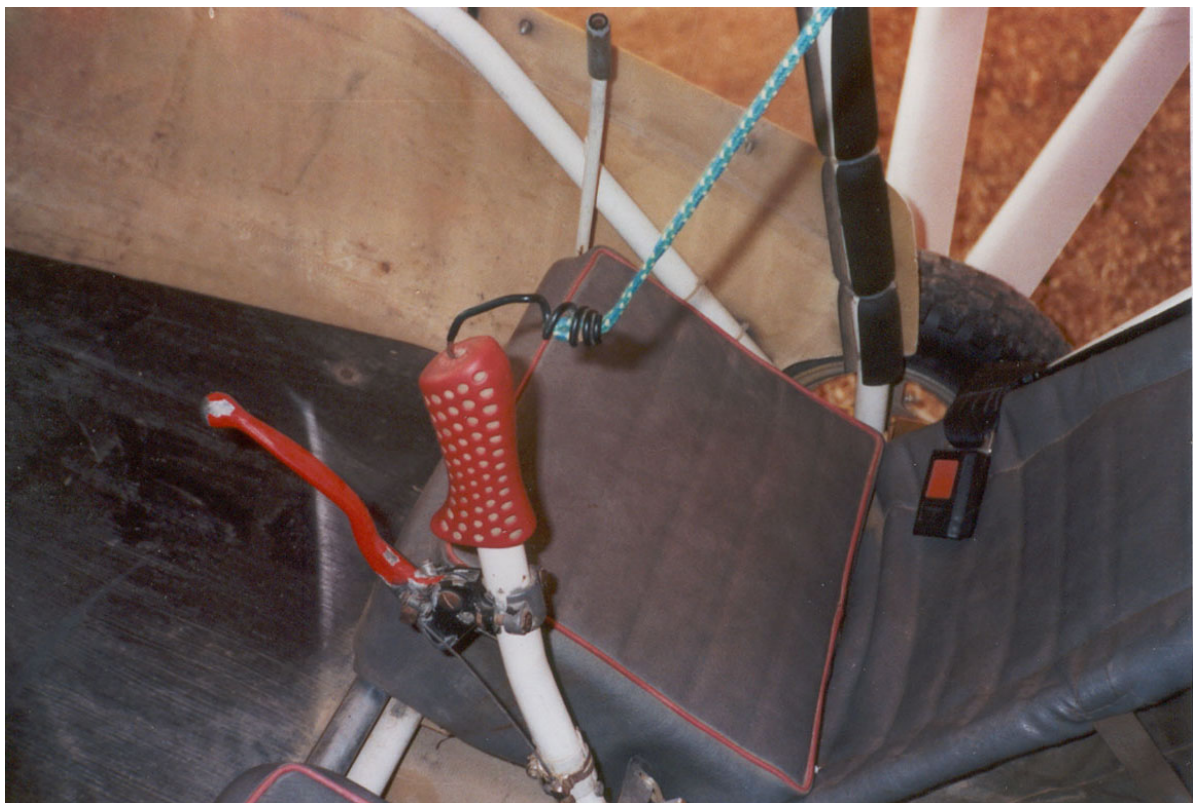
Le pilote décolle pour son deuxième vol de tractage de banderole de la journée. A l'issue de ce vol d'une heure environ, le gérant de la société de travail aérien, présent sur la plate-forme, voit l'ULM arriver à une hauteur d'environ cent mètres, face au vent, puis larguer la banderole sur l'aire de largage prévue à cet effet. Environ cinq secondes plus tard, il voit l'ULM monter légèrement, débuter un virage à droite, puis partir en vrille avec une très forte assiette à piquer et percuter le sol.

L'examen de l'épave indique que toutes les ruptures sont statiques. La poutre supérieure est retrouvée rompue. L'examen des commandes ne montre pas d'anomalie antérieure à l'impact. Des traces d'essence sont retrouvées au sol. Le pilote avait procédé à un avitaillement avant le vol. Le crochet (de même type que ceux utilisés pour le remorquage planeur) servant à accrocher la banderole ne présente aucun signe de dysfonctionnement.

(suite page suivante)

Sur ce modèle d'ULM accidenté, le tractage de la banderole induit un moment piqueur que le pilote doit compenser par une action à cabrer sur le manche. Afin de contrer cet effet, certains pilotes de la société utilisent un sandow de rappel. Une des extrémités de ce sandow est fixée autour de la poutre principale située au dessus de leur tête. L'autre est fixée par un crochet, légèrement ouvert, qui s'insère dans un trou situé sur la partie supérieure de la poignée en caoutchouc habillant le manche (*voir photographie ci-après*). Le pilote libère le sandow au moment où il largue la banderole.

Un sandow dont les crochets sont légèrement ouverts, ainsi qu'un lacet ont été retrouvés sur l'épave. Le lacet, noué et d'une longueur de vingt centimètres, reste entouré sur la durite d'essence habituellement fixée en plusieurs endroits le long de la poutre supérieure. La longueur du sandow est de quarante et un centimètres. La somme des deux longueurs correspond à la distance poutre / manche. Un témoin, pilote d'ULM de cette même société mentionne qu'il a eu connaissance que le pilote s'était confectionné et utilisait ce même type de "compensateur improvisé" à l'aide d'un élastique afin de soulager les efforts sur le manche.



vue d'un système d'accrochage similaire du sandow sur le manche