

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 37-CH

Événement :	blocage de la commande des gaz en vol, atterrissage manqué avec le moteur volontairement arrêté.
Causes identifiées :	non-détection du vieillissement du câble de commande des gaz, prise en compte insuffisante des performances de l'aéronef avec le moteur arrêté.

Conséquences et dommages : pilote blessé, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : ULM pendulaire France Air Ceyx 2200 / 18.

Date et heure : jeudi 17 avril 2003 à 19 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Amboise (37) piste 29 non revêtue, 700 x 80 m, LDA : 590 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 51 ans, UL de 1997, environ 300 heures, de vol pratiquement toutes sur type dont 7 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : AD Tours situé à 10 NM dans le nord-ouest : vent 010° / 09 kt, CAVOK, température 24 °C, QNH 1 021 hPa.

Circonstances

Le pilote, propriétaire de l'ULM, indique que, de retour d'un vol local, il ne parvient pas à réduire le régime moteur en dessous de 2 100 tours par minute. Il rejoint l'aérodrome, effectue plusieurs 360° à proximité de l'axe de la finale de la piste 29 non revêtue, afin de perdre de l'altitude. Lorsqu'il s'estime à une hauteur d'une cinquantaine de mètres, il arrête le moteur et effectue son approche finale. Il arrondit avec une vitesse importante. L'atterrissage est dur. Lors du roulement, son pied droit saute de la pédale d'orientation de la roue avant. Celle-ci, incontrôlable, pivote vers la droite. L'ULM dévie à droite, se couche sur le côté gauche et s'immobilise.

Le pilote explique qu'il a été surpris par le taux de chute important consécutif à l'arrêt du moteur et que le vent de travers lui demandait un effort supplémentaire important pour réaliser son approche. La courte durée du vol plané ne lui a pas permis de stabiliser sa trajectoire.

L'examen de l'aéronef montre que le câble reliant la commande des gaz au moteur est effiloché et reste bloqué dans sa gaine.

(suite page suivante)

Ce câble avait été changé six ans auparavant lors de l'achat de l'ULM par le pilote. Ce dernier ne se souvient pas que ce câble ait été à nouveau remplacé depuis cette date. L'entretien de l'appareil était réalisé par une personne qualifiée lors de visites annuelles. La dernière date d'octobre 2002.

Des carénages étaient habituellement fixés aux pédales, améliorant le maintien des pieds du pilote. Ils avaient été temporairement retirés à des fins de maintenance.