

ACCIDENT

25 juillet 2004 - ULM identifié 27-LP

Evénement :	arrêt du moteur en vol, collision avec le sol.
--------------------	--

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Mignet « Pou du Ciel » (construction amateur), moteur Volkswagen AS 41 de 40 ch, quatre heures de vol depuis la révision générale.

Date et heure : dimanche 25 juillet 2004 à 11 h 15.

Exploitant : privé.

Lieu : Illiers-l'Évêque (27), à 9 km au sud de l'aérodrome de Saint-André-de-l'Eure, altitude : 130 mètres.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 56 ans, UL de 1985, environ 200 heures de vol, 87 sur type dont 5 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent de secteur est-nord-est / 10 à 16 kt, FEW vers 1 800 pieds, température 17°C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'ULM, est de retour d'un vol local. Il se dirige vers le nord en direction de l'aérodrome de Saint-André-de-l'Eure (27). Plusieurs témoins au sol entendent le moteur s'arrêter. L'un d'entre eux voit l'ULM piquer verticalement, il entend le pilote crier puis perd de vue le Pou du Ciel avant la collision avec le sol. Un autre témoin, pilote d'ULM, estime que le Pou du Ciel se trouvait à une altitude comprise entre quatre et cinq cents mètres lorsque la panne s'est produite.

EXAMEN DU SITE ET DE L'ÉPAVE

L'ULM s'est écrasé dans un champ de blé moissonné propice à un atterrissage en campagne. Il avait une assiette à piquer d'une soixantaine de degrés lorsqu'il a percuté le sol. Il n'a pas perdu d'élément en vol.

L'examen de l'hélice et du moteur montre que ce dernier ne délivrait plus de puissance lors de l'impact. L'ensemble ne présente pas d'anomalie structurelle ou fonctionnelle. Les dommages constatés ne résultent que du choc avec le sol. Une forte odeur d'essence est ressentie sur le site.

Le centrage de l'ULM n'a pu être établi.

Aucune anomalie de fonctionnement sur les commandes de vol, ni aucune anomalie structurelle sur les surfaces portantes, n'ont été identifiées.

Des défauts de collage ont été constatés sur le fuselage. Ils ne permettent pas d'exclure la défaillance d'un assemblage avant l'impact.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le résultat de l'examen médico-légal indique que le pilote était en mesure d'agir sur les commandes jusqu'au dernier moment.

Un GPS portable retrouvé sur le site a été exploité. Il n'a fourni aucune information pertinente pour l'enquête.

L'ULM est dépourvu de démarreur électrique. La seule méthode pour redémarrer le moteur consiste à augmenter la vitesse en prenant une assiette à piquer : l'énergie acquise par le moteur via la rotation de l'hélice peut permettre le redémarrage. Il est peu probable que le pilote ait effectué volontairement cette manœuvre : la hauteur de l'ULM ne la permettait pas au moment de la mise en piqué.

Le pilote avait l'expérience des atterrissages en campagne avec son ULM. Les raisons pour lesquelles il a perdu de contrôle après l'arrêt du moteur n'ont pu être déterminées.

Il n'est pas exclu que l'arrêt du moteur soit dû à un givrage du carburateur.