

ACCIDENT

17 juin 2005 - ULM identifié 17-BP

Événement :	collision avec des arbres lors du décollage.
Cause identifiée :	décision de décoller avec du vent arrière, depuis une plate-forme présentant des obstacles dans l'axe de décollage.
Facteurs contributifs :	☐ masse au décollage élevée, ☐ position du passager susceptible de gêner les actions sur le trapèze.

Conséquences et dommages : pilote gravement blessé, passager décédé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Synairgie Cosmos 14-9, pendulaire, moteur Rotax 503 (construction amateur).

Date et heure : vendredi 17 juin 2005 à 21 h 15.

Exploitant : privé.

Lieu : Ciré-d'Aunis (17), lieu-dit « Ferme de Marcou », plate-forme privée non homologuée de 300 m orientée est-ouest, dépourvue de manche à air.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 52 ans, UL de 2001, autorisation d'emport de passagers de 2004, environ 300 heures de vol, toutes sur type.

Conditions météorologiques : vent 260° / 06 à 10 kt, CAVOK, température 19 °C, température du point de rosée 18 °C, QNH 1023 hPa.

CIRCONSTANCES

L'ULM décolle face à l'est. Un témoin au sol perçoit une perte de puissance du moteur après la rotation. Il voit l'ULM évoluer en palier à une dizaine de mètres de hauteur. Le moteur délivre à nouveau une puissance normale. Le pilote poursuit la montée quand survient une seconde perte de puissance. Le pilote estime que la distance restante est insuffisante pour atterrir sur la plate-forme et reste en palier. Il vire ensuite à droite pour éviter les arbres d'une hauteur de vingt mètres, situés dans l'axe de décollage. Au cours de cette manœuvre, la partie gauche de l'aile heurte un arbre. L'ULM bascule et s'écrase dans un champ, de l'autre côté de la haie.

L'examen technique du moteur n'a révélé aucun indice susceptible d'être à l'origine d'une perte de puissance. Le moteur avait peu fonctionné et était bien entretenu.

Avant le décollage, le pilote a demandé au passager assis en place arrière, d'écarter les genoux lors de la finale, pour ne pas gêner le pilotage. En effet, étant données sa position et sa corpulence, le passager pouvait gêner l'amplitude des mouvements des bras du pilote.

La réglementation en vigueur, relative à l'utilisation d'un terrain privé pour la pratique de l'ULM, autorise son usage à titre occasionnel et sans déclaration préalable sous réserve du respect de certaines règles de sécurité, notamment concernant les obstacles dans les trouées d'envol et les aires dégagées. Toutefois, pour une fréquentation régulière, une autorisation de création de plate-forme ULM doit être obtenue auprès de l'autorité préfectorale.

L'agrément de cette plate-forme a été refusé à deux reprises pour les motifs suivants :

- ❑ la présence d'arbres à proximité de l'extrémité de piste à l'est et celle du hangar ULM en bout de piste à l'ouest, qui limitent la marge de franchissement d'obstacle au décollage et à l'atterrissage ;
- ❑ la présence d'une zone protégée de nidification de hérons à l'ouest de la plate-forme.

La présence de la zone protégée contraint le pilote à décoller face à l'est indépendamment des conditions de vent. Le jour de l'accident, la pente de montée de l'ULM a été diminuée par le fait de décoller avec du vent arrière. La masse élevée au décollage a également pu contribuer à réduire les performances de montée.

