

## RAPPORT

### Accident survenu le 14 mai 2006 à l'ULM identifié 33-XS

<b>Événement :</b>	décrochage en virage lors d'un vol à faible hauteur après le décollage, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	surveillance insuffisante de la vitesse lors d'un virage à faible hauteur.

<b>Conséquences et dommages :</b>	pilote décédé, aéronef détruit.
<b>Aéronef :</b>	ULM Volksplan VP1, multiaxe, monoplace, moteur Volkswagen AD 1 600 (construction amateur).
<b>Date et heure :</b>	dimanche 14 mai 2006 à 18 h 40.
<b>Exploitant :</b>	privé.
<b>Lieu :</b>	AD La Réole (33).
<b>Nature des vols :</b>	local.
<b>Personne à bord :</b>	pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 49 ans, UL de classe multiaxe de 2002, 348 heures de vol, 7 sur type dont 6 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	évaluées sur le site de l'accident : vent 360° / 09 à 14 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 4 500 pieds, température 26 °C, température du point de rosée 15 °C, QNH 1015 hPa.

#### Circonstances :

Le pilote décolle en piste 08 non revêtue une vingtaine de secondes derrière un ULM pendulaire à bord duquel se trouvent un instructeur et un élève qui débutent une séance de circuits d'aérodrome<sup>(1)</sup>. Des témoins au sol, pilotes d'ULM, indiquent qu'ils entendent des variations de régime du moteur du Volskplan au moment où ce dernier survole, en montée, le seuil 26 décalé à une hauteur d'environ trois cents pieds<sup>(2)</sup>. Ils constatent qu'il se rapproche de l'ULM pendulaire situé plus haut et sur sa gauche. Le Volksplan évolue ensuite avec une assiette à cabrer importante sans dépasser et en restant plus bas que celui qui le précède. Il vire à droite en descendant en direction de l'aérodrome et survole, en palier et avec les ailes horizontales, un hangar à une quinzaine de mètres de hauteur. Il remonte à une trentaine de mètres en virant par la droite, sa vitesse est faible et le moteur « délivre de la puissance ». L'ULM décroche et entre en collision avec le sol avec une assiette à piquer et une inclinaison à droite importantes.

<sup>(1)</sup>Il n'y a pas eu de contact radio entre les deux aéronefs. Il n'a pas été possible de déterminer si le pilote du Volskplan connaissait les intentions du commandant de bord de l'ULM pendulaire.

<sup>(2)</sup>Les témoins pensent que le pilote ajustait le régime du moteur afin de ne pas se rapprocher de l'ULM pendulaire.

L'examen de l'épave ne révèle aucune anomalie pouvant être à l'origine de l'accident. Les traces observées sur l'hélice indiquent que le moteur fournissait peu de puissance au moment de l'impact.

Les performances en montée du Volksplan sont supérieures à celles de l'ULM pendulaire avec deux personnes à bord.