

## ACCIDENT

24 août 2007 - paramoteur identifié 71-IK

<b>Événement :</b>	décrochage asymétrique de la voile à faible hauteur, collision avec le sol.
<b>Cause probable</b>	actions inappropriées sur les commandes.

**Conséquences et dommages :** pilote décédé, aéronef détruit.

**Aéronef :** paramoteur, moteur Solo 210 ; voile ITV Proxima 2, surface de 31 m<sup>2</sup>, fabriquée en 2002.

**Date et heure :** vendredi 24 août 2007 à 20 h 15.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Arleuf (58), lieu-dit « Les Chauveaux ».

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 52 ans, UL de 2003, autorisation emport de passager de 2005, plus de 200 heures de vol dont plus de 150 sur type.

**Conditions météorologiques :** observées à Château-Chinon (58), situé à 12 km au nord-nord-ouest du site de l'accident : vent calme, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 1 500 mètres, température 19 °C, QNH 1022 hPa.

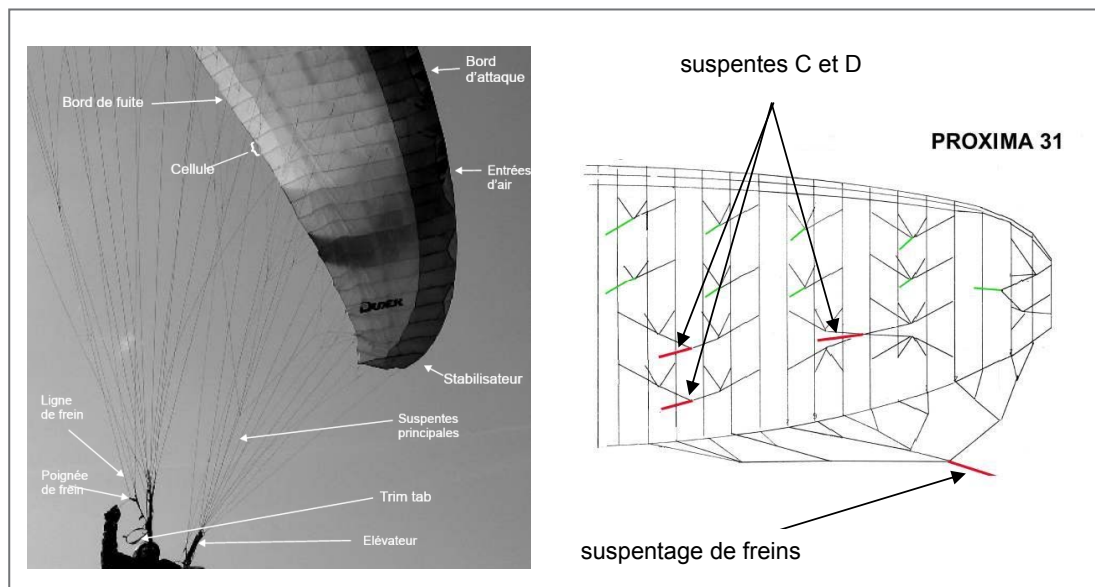
## CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de la plate-forme ULM privée d'Anost (58) vers 20 h 00. Des témoins voient le paramoteur survoler le lieu-dit « Les Chauveaux » pendant environ quinze minutes. L'un d'eux l'aperçoit faire un demi-tour par la droite à faible vitesse. Ce témoin explique qu'à la sortie du virage le côté droit de l'aile se dégonfle sur environ un quart de l'envergure. Il voit le paramoteur s'incliner sur la droite et entend une augmentation du régime du moteur. Il indique que le côté droit de l'aile se regonfle mais que le côté gauche de la voile, puis la voile entière, se replie. Il assiste à la chute du pilote d'une hauteur estimée entre cinquante et cent mètres.

L'examen de l'épave montre que toutes les suspentes sont reliées à la voile. Une partie des suspentes et la commande de frein du côté droit de la voile sont enroulées autour de l'axe de l'hélice bipale dont l'une des pales est brisée. Les indices relevés semblent indiquer que les suspentes se sont enroulées autour de l'hélice après l'impact avec le sol.

Le contrôle de la voile révèle qu'elle était en bon état avant l'impact avec le sol. Les longueurs des suspentes C et D (voir croquis ci-après) reliées à la partie arrière de la voilure sont cependant inférieures de dix à vingt millimètres à celles préconisées par le constructeur. Ce calage modifie le profil de l'aile et entraîne une tendance à cabrer légèrement supérieure à celle d'une voile neuve de même type.

Les longueurs des commandes de freins sont plus courtes que celles préconisées. Ce réglage rend le vol inconfortable et peut induire un freinage involontaire du pilote. Une voile freinée est plus sensible aux turbulences notamment lors d'un vol à faible vitesse.



Le constructeur préconise un contrôle technique de la voile toutes les 100 à 150 heures ou tous les ans. Cette voile avait été contrôlée par le constructeur en février 2006, son calage avait été jugé satisfaisant.

Il est possible que le décrochage du côté droit de l'aile soit survenu lors de la traversée de turbulences à faible vitesse. Le décrochage du côté gauche, puis de l'aile entière, peuvent s'expliquer par une action excessive sur le frein gauche et par une augmentation prématurée de la puissance du moteur.

L'augmentation du régime du moteur alors que la voile est en dehors de son domaine de vol peut amplifier le décrochage.