

ACCIDENT

16 juin 2007 - ULM identifié 82-FX

Evénement :	décrochage en montée initiale, collision avec le toit d'un bâtiment.
Causes identifiées :	<input type="checkbox"/> dosage inadapté sur la commande de profondeur ; <input type="checkbox"/> prise en compte insuffisante de l'ergonomie des commandes.
Cause probable :	prise en compte insuffisante de l'effet du vent arrière au décollage.

Conséquences et dommages : pilote légèrement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Synairgie Sky Ranger, multiaxe, moteur Rotax 912.

Date et heure : samedi 16 juin 2007 à 15 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : plate-forme ULM Caudecoste (47), piste 11 non revêtue, 350 m x 30 m.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 64 ans, UL de janvier 2007, 55 heures de vol, toutes sur type, dont 45 en double commande et quinze minutes dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 310°/10 kt à 16 kt, FEW Cu à 1 500 pieds, FEW Cb à 4 000 pieds, BKN Cu à 4 000 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 22 °C, QNH 1012 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle à destination de Montauban (82). Peu après la rotation, plusieurs témoins voient l'ULM se cabrer fortement et prendre une pente de montée importante. A une hauteur d'environ trente mètres, l'ULM s'incline brutalement à gauche et s'écrase sur le toit d'un bâtiment situé à proximité du seuil de la piste 29.

Le pilote avait acheté son ULM quelques semaines plus tôt. Il a effectué un vol de prise en main de quinze minutes avec un instructeur trois semaines avant l'accident. Ce modèle est équipé de deux manches et d'une commande de puissance située au milieu du tableau de bord. L'ULM sur lequel le pilote a

volé cinquante-cinq heures est équipé d'un manche central en forme de Y et d'une commande de puissance située à gauche sur le tableau de bord.

Le pilote explique que le décollage lui a semblé plus long que d'habitude. A la vitesse de 80-90 km/h, vitesse préconisée par le constructeur, il a agi à cabrer sur le manche avec la main gauche. Sentant le « décollage lourd », il a accentué son action à cabrer. Une fois en l'air, il n'a pas eu la présence d'esprit de « rendre la main » et ne s'est pas rendu compte que la vitesse diminuait. Il précise qu'il était perturbé par le fait de tenir le manche avec la main gauche et la commande de puissance avec la main droite. Il ajoute qu'il a choisi de décoller en piste 11 parce que le vent lui semblait faible et qu'un autre pilote d'ULM l'avait utilisée avant lui. Il décollait pour la première fois seul à bord d'une piste non revêtue.