

## ACCIDENT

26 avril 2008 - ULM identifié 11-GF

<b>Evénement :</b>	décrochage lors d'un demi-tour à faible hauteur pendant un vol de photographies aériennes, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	focalisation sur l'objet du vol au détriment de la conduite de l'aéronef.
<b>Facteur contributif :</b>	méconnaissance des conditions aérologiques locales.

**Conséquences et dommages :** pilote et passager légèrement blessés, aéronef détruit.

**Aéronef :** ULM Aeroservices Guépard 912 V2, multiaxe.

**Date et heure :** samedi 26 avril 2008 à 12 h 30.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Vaudreuil (31), altitude 810 pieds.

**Nature du vol :** local, photographies aériennes.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :**

- pilote, 62 ans, PL de 1989 valide jusqu'en 1997, UL multiaxe de 2006, environ 10 400 heures de vol, 60 heures sur ULM dont 30 sur type et 20 dans les trois mois précédents ;
- passager, 42 ans, UL multiaxe de 2002, PPL(A) de 2003, plus de 170 heures sur avion, expérience sur ULM non connue.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'accident : vent 170° / 10 kt à 15 kt, CAVOK, température 20 °C, QNH 1022 hPa. Rabattants probables sur les versants nord-ouest du relief.

## CIRCONSTANCES

A 12 h 15, le pilote et son passager décollent de l'aérodrome de Castelnau-d'Oléron (17), en piste 11. Le but du vol est de photographier le village de Vaudreuil où va se dérouler un rassemblement, à partir de 14 h 00. Le pilote et son passager résident dans ce village.

Le pilote explique que lors du décollage, le vent vient de l'est (vent d'autan) avec une force qu'il estime entre cinq et dix noeuds. Les portes de l'ULM sont ouvertes et attachées pour faciliter les prises de vue. Dans cette configuration, la vitesse à ne pas dépasser est de 130 km/h.

En arrivant au sud du village, le pilote sort un cran de volets afin de pouvoir évoluer à faible vitesse. Il décide de contourner les habitations par le nord, à une hauteur qu'il évalue à 1 000 pieds (voir photographie ci-après). Dans la branche

de contournement au sud du village, le pilote ne perçoit pas que l'ULM descend sensiblement. Il s'éloigne, pour effectuer un demi-tour par la gauche afin de réaliser un nouveau passage (trajectoire en pointillé sur la photographie). La vitesse de l'ULM est alors de 90 km/h. En sortie de virage, à quelques dizaines de mètres du sol le pilote constate que l'aéronef s'enfonce. Il actionne la commande puissance vers la position plein gaz. L'ULM décroche par la gauche et entre en collision avec le sol. Il s'immobilise sur le dos sur une structure d'échafaudage entreposée contre un hangar à une dizaine de mètres des habitations et à cent cinquante mètres du lieu prévu pour la manifestation.

<sup>(\*)</sup>Hauteur estimée d'après examen des photographies prises par le passager.



trajectoire décrite par le pilote

Pour préparer le vol le pilote disposait du manuel d'utilisation de l'ULM qui indique une masse à vide de 262 kg. La fiche de pesée de l'ULM mentionne une masse à vide de 283 kg. Après calcul, la masse réelle (466 kg) est supérieure à la masse maximale autorisée pour un ULM. Le centrage est compris dans les limites précisées par le constructeur.

L'enquête a mis en évidence la présence de rabattants sous le vent du relief constitué par la Montagne Noire. Un témoin, instructeur de pilotes de planeur et pilote de remorqueur, explique que les pilotes du club de vol à voile de la Montagne Noire situé à proximité connaissent l'existence de ces rabattants. Il ajoute que les attelages remorqueur-planeur ne parviennent pas à s'élever lorsque la vitesse du vent d'autan est supérieure ou égale à dix noeuds. Pour cette raison, ils ne volaient pas le jour de l'accident. Le pilote de l'ULM n'avait pas connaissance de ce phénomène aérologique local.

Au cours du vol, l'attention du pilote s'est vraisemblablement focalisée sur la trajectoire à adopter pour prendre les photographies.

L'ULM ne dispose pas d'avertisseur de décrochage.