

ACCIDENT

19 juillet 2008 - ULM identifiés 26-KR et 26-XB

Événement :	collision entre deux ULM en approche finale.
Cause identifiée :	méconnaissance de la présence respective des deux ULM dans le circuit d'aérodrome.

Conséquences et dommages :

- 26-KR : pilote décédé, passager gravement blessé, aéronef détruit ;
- 26-XB : pilote et passager gravement blessés, aéronef détruit.

Aéronef :

- 26-KR : ULM Iniziative Industriali Italiane SPA Sky Arrow 500 TF, multiaxe ;
- 26-XB : ULM Air Création GTE Trek, aile Kiss 450, pendulaire.

Date et heure : samedi 19 juillet 2008 vers 11 h 50.

Exploitant :

- 26-KR : privé ;
- 26-XB : club.

Lieu : AD Saint-Rambert-d'Albon (26).

Nature du vol :

- 26-KR : navigation ;
- 26-XB : local.

Personnes à bord :

- 26-KR : pilote + 1 ;
- 26-XB : pilote + 1.

Titres et expérience :

- 26-KR : pilote, 67 ans, UL de classe multiaxe de 1997, expérience inconnue.
- 26-XB : pilote, 53 ans, UL de classe pendulaire de 2004, 170 heures de vol.

Conditions météorologiques : estimées sur le lieu de l'accident : vent du 045° à 090° / 03 kt, CAVOK, température 25 °C, température du point de rosée 11 °C, QNH 1016 hPa.

CIRCONSTANCES

Avant de s'aligner sur la piste 01L, le pilote d'un ULM multiaxe regarde en direction de l'approche finale. Il explique qu'il observe deux ULM : le 26-KR plus bas et derrière le 26-XB. Le 26-KR, de retour de navigation, lui semble approcher sur un « plan de descente classique de type avion » tandis que le 26-XB est sur un plan de descente plus important. A deux reprises, il annonce « deux appareils en finale » à la radio. L'aile haute de son ULM ne lui permet pas de voir la collision qu'il estime se produire à environ quatre mètres au-dessus de la piste.

L'examen du site et des épaves montre que le 26-KR s'est écrasé sur la piste à quarante mètres du seuil, il avait une forte assiette à piquer. Le 26-XB s'est immobilisé vingt mètres plus loin. Le hauban inférieur gauche du 26-XB a heurté et arraché le plan fixe horizontal du 26-KR.

Le pilote du 26-XB indique qu'il a décollé avec un enfant pour un vol de découverte. Après le décollage en piste 01L, il a viré à droite vers l'est, puis vers le sud-est et enfin vers le sud-ouest (voir carte ci-après). A environ quatre milles nautiques au sud de l'aérodrome, il s'est intégré à une hauteur de sept cents pieds en longue finale pour la piste 01L puis s'est annoncé à la radio. Pendant la finale, il est descendu lentement vers cinq cents pieds de hauteur. A cette hauteur et à une distance d'environ trois cents mètres du seuil de la piste, il a diminué la puissance do moteur et pris une forte assiette à piquer.

Le témoignage du passager du 26-KR ne permet pas de reconstituer le cheminement de l'ULM lors de son intégration dans le circuit d'aérodrome. Alors qu'il était en montée initiale, le commandant de bord d'un ULM indique qu'il a entendu le pilote du 26-KR s'annoncer en vent arrière pour la 01L. Le pilote du 26-XB ne se souvient pas avoir entendu ce message. L'examen de la radio du 26-KR montre que la fréquence d'auto-information (123,5 MHz) était sélectionnée au moment de l'accident.

L'intégration dans un circuit d'aérodrome en début de vent arrière, par l'extérieur et à la hauteur du circuit, favorise la détection d'éventuels aéronefs se préparant à atterrir.

