

ACCIDENT

22 juin 2008 - ULM identifié W59-CVQ

Evénement :	décrochage en virage après le décollage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	décision d'entreprendre le vol par conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Pottier P 130, multiaxe, biplace, construction amateur, moteur Limbach L 200 EO de 70 ch, hélice Warpdrive bi-pale en matériau composite.

Date et heure : dimanche 22 juin 2008 à 16 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Valenciennes (59).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 55 ans, UL de classe multiaxe et autorisation d'emport de passager de 1996, plus de deux mille heures de vol, quelques heures de vol sur type, aucune heure de vol dans les neuf mois précédents.

Conditions météorologiques : enregistrement de la station automatique de l'aérodrome : vent 270° / 12 kt, rafales 240 / 20 kt, visibilité 5 000 m, hauteur base des nuages entre 700 m et 900 m, température 22 °C, QNH 1013 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote prend en main l'ULM afin de participer à un rassemblement à Vichy (03). Des témoins indiquent que l'accélération lors du décollage sur la piste 29 non revêtue leur semble normale. Après le décollage, ils entendent le régime du moteur diminuer. A une hauteur d'environ 250 pieds, l'ULM vire à droite, prend brusquement une assiette à cabrer et s'incline fortement à droite. Le régime du moteur augmente et l'aileron gauche se lève. L'ULM décroche et entre en collision avec le sol.

L'examen de l'épave ne montre aucune anomalie pouvant être à l'origine de l'accident. L'ULM n'était pas pourvu d'avertisseur de décrochage.

Le pilote n'a jamais volé sur cet ULM. Il en a possédé un autre du même type, détruit par un incendie alors qu'il était en maintenance. L'un de ses amis, constructeur amateur, a acquis d'occasion la cellule du W59-CVQ et y a installé le moteur du précédent ULM car celui-ci n'avait pas été endommagé par l'incendie. Le W59-CVQ n'avait pas volé depuis le dernier vol d'épreuve. Le pilote ayant effectué les vols d'épreuve indique que la puissance du moteur était largement suffisante et le pilotage aisé.

Le constructeur explique que le jour de l'accident, après deux circuits d'aérodrome, le pilote a estimé que le régime du moteur était trop important. Le régime maximal était atteint dès le roulement au décollage. Le pilote a demandé au constructeur d'augmenter le calage de l'hélice de deux degrés pour réduire le régime du moteur. Après cette modification le pilote a effectué une accélération-arrêt à la demande du constructeur, avant de décoller.

Le constructeur ajoute que le pilote avait l'habitude de virer peu de temps après le décollage.

Plusieurs pilotes, en vol et au sol lors de l'accident, indiquent que les conditions météorologiques étaient défavorables au vol en ULM. Plusieurs avions avaient volé ce jour-là, mais aucun ULM. Le pilote était très impatient de participer au rassemblement de Vichy. Malgré une météorologie défavorable, il a insisté auprès du constructeur pour s'entraîner sur l'ULM.