

ACCIDENT

31 janvier 2009 - ULM identifié 50-OJ

Événement :	décrochage lors du dernier virage, collision avec le sol avant le seuil de piste, basculement sur le dos.
Cause identifiée :	surveillance insuffisante de la vitesse lors du dernier virage.
Facteur contributif :	interprétation erronée des indications du balisage au sol.

Conséquences et dommages : pilote légèrement blessé, aéronef endommagé.

Aéronef : ULM Flight Design CTSW, multiaxe.

Date et heure : samedi 31 janvier 2009 à 14 h 55.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Granville (50).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- ☐ pilote, 56 ans, UL de classe multiaxe de 1992, PPL(A) de 1994, environ 950 heures de vol, 250 heures sur ULM dont 50 sur le modèle et 15 dans les trois mois précédents,
- ☐ passager, 57 ans, UL de classe multiaxe de 1985, environ 1 000 heures de vol, aucune sur le modèle.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 140° / 12 à 15 kt, CAVOK, température 8 °C, QNH 1004 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné d'un ami qui souhaite découvrir cet ULM, décolle de l'aérodrome de Lessay (50) à destination de l'aérodrome de Granville situé à 20 NM. Il explique que lors de l'arrivée en auto-information à Granville, il s'annonce à la verticale, estime le vent du sud-est pour une force de 15 nœuds puis s'intègre en vent arrière pour la piste ULM 17⁽¹⁾ (voir carte ci-après). A deux reprises, en étape de base, à la vitesse de 100 km/h et avec un cran de volets, il estime qu'il est trop haut et interrompt l'approche finale. Lors du troisième circuit, en vent arrière il prend la vitesse de 85 km/h. En fin de dernier virage, à une hauteur d'environ 150 pieds, faiblement incliné et en dérapage, l'aéronef décroche. Il heurte le sol puis bascule sur le dos.

⁽¹⁾non revêtue,
300 m x 80 m



extrait de la carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome de Granville

Le pilote connaissait l'aérodrome. Il ajoute qu'il utilise généralement la piste revêtue étant donné que son ULM, de conception récente, est performant. Il avait atterri plusieurs fois sur la piste 35 mais utilisait la piste 17 pour la première fois.

Il est mentionné sur la carte d'atterrissage à vue, dans la rubrique « procédures et consignes particulières » : « ULM : toute évolution à moins de 150 m de l'axe de RWY 07/25 strictement interdite ». Le pilote précise qu'il s'est efforcé d'appliquer cette consigne car un avion était en finale pour la piste 07.

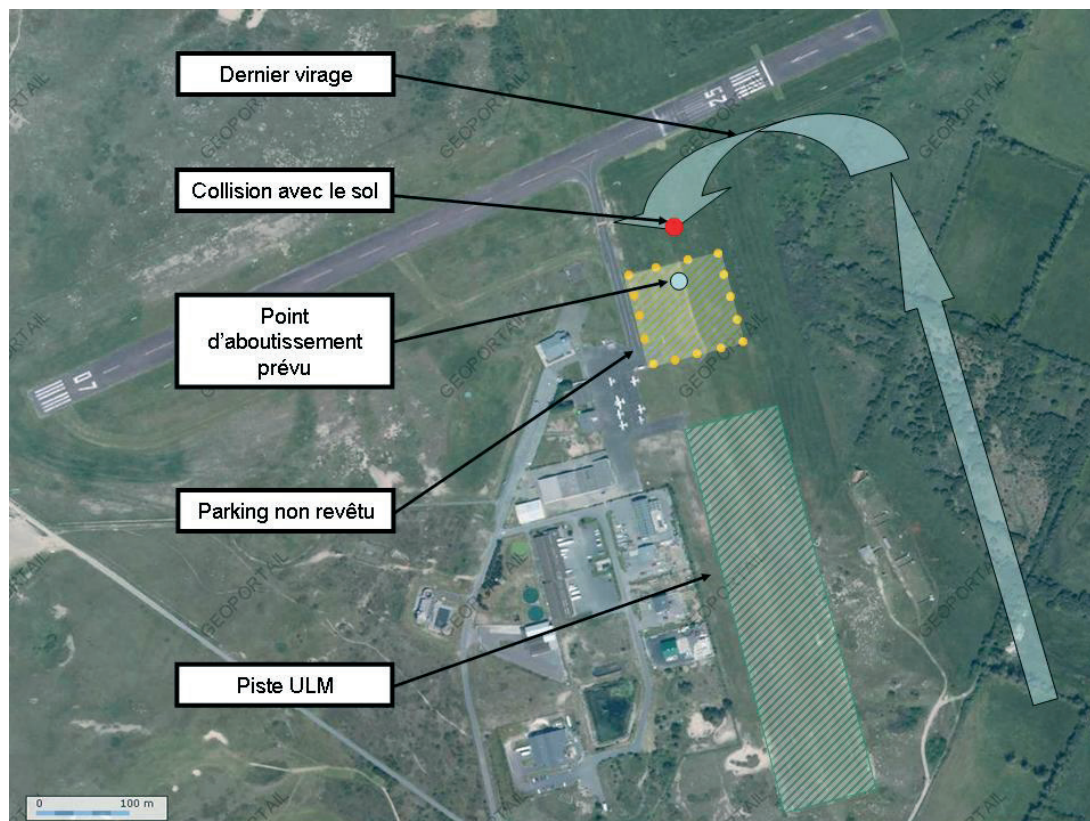
Il existe un parking non revêtu pour avions, à proximité du seuil et dans l'axe de la piste 17 (voir croquis ci-après). De forme rectangulaire, il est matérialisé par des plots de couleur jaune, il n'est pas indiqué sur la carte d'atterrissage à vue. Il est rarement utilisé en période hivernale et n'était pas occupé le jour de l'accident. Le pilote ne connaissait pas l'existence de ce parking. Il pensait que la rangée de plots matérialisait le seuil de la piste 17, situé en réalité environ 150 mètres au sud.

Le pilote connaissait la longueur de la piste 17. Compte-tenu des performances de son aéronef, il a choisi un point d'aboutissement proche de ce qu'il pensait être le seuil de la piste. Il avait prévu de positionner les volets sur trente degrés pour atterrir.⁽²⁾ Il pense que la présence du passager, pilote expérimenté sur ULM multiaxe, a pu contribuer à son obstination à atterrir sur la piste 17.

⁽²⁾ La longueur de roulement à l'atterrissage est d'environ quatre-vingt mètres sur piste revêtue ou non lorsque les volets sont braqués de trente degrés.

La vitesse d'approche, avec un cran de volets, recommandée sur le manuel d'utilisation est de 100 km/h. La vitesse de décrochage avec un cran de volet, sans inclinaison, est d'environ 70 km/h.

L'ULM est dépourvu d'avertisseur de décrochage.



trajectoire décrite par le pilote