

RAPPORT

Accident survenu le 18 août 2009 à l'ULM identifié 77-BBD

Evénement :	perte de contrôle lors d'un virage, collision avec le sol, incendie.
--------------------	--

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Airborne XT 912-SST, pendulaire, moteur Rotax 912 UL de 80 ch.

Date et heure : mardi 18 août 2009 à 20 h 22.

Exploitant : club.

Lieu : Villenoy (77).

Nature des vols : local.

Personne à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 64 ans, UL de classe pendulaire et multiaxe de 1987, IUL de 1997, environ 2 500 heures de vol, 58 dans les trois mois précédents dont 6 sur le type.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 200° / 5 kt, CAVOK, température 25 °C, QNH 1018 hPa.

Circonstances :

Le pilote décolle avec un passager de la piste 34 gauche non revêtue de l'aérodrome de Meaux (77) à 20 h 19 pour un vol local en direction de Pierrefonds (60). Selon deux témoins au sol situés environ deux kilomètres du lieu de l'accident, l'ULM monte à une hauteur d'environ 700 pieds (hauteur des circuits d'aérodrome), marque un court palier, monte d'une centaine de pieds avant de débiter un virage à droite. Environ deux secondes après le début du virage, l'inclinaison en roulis augmente fortement. L'ULM prend une importante assiette à piquer, entre en collision avec le sol à un kilomètre de l'extrémité de piste et prend feu.

L'examen du site et de l'épave montre que l'ULM avait une forte assiette à piquer lors de la collision avec le sol. Les ruptures constatées sur la structure et les commandes de vol sont des ruptures statiques consécutives à l'impact avec le sol.

L'ULM était équipé d'un système de sauvetage (parachute de secours à déclenchement pyrotechnique). La goupille de sécurité de la commande de déclenchement a été enlevée avant le décollage, conformément aux préconisations d'utilisation. L'extracteur pyrotechnique s'est déclenché consécutivement à l'impact avec le sol, et a été retrouvé à une quinzaine de

mètres de l'épave. L'examen du système de déclenchement montre qu'il n'y a pas eu d'action du pilote sur la commande. Cette dernière, située au niveau de la hanche gauche du pilote, est difficilement accessible par le passager.

L'aile de l'ULM, de conception récente, est munie de haubans latéraux rigides. Ceux-ci permettent de se dispenser du mât et des cordelettes de rappel qui équipent les ailes de conception classique, et d'améliorer l'aérodynamisme.

L'ULM appartenait au président du club. Le pilote était instructeur dans ce club. L'ULM avait volé environ dix-huit heures. Il avait volé pour la première fois le 4 août 2009.

La cause de la perte de contrôle n'a pas été déterminée. Le contrôleur n'a pas reçu de message du pilote après le décollage.