

**Décrochage, collision avec la surface de l'eau,
en vol de remorquage de banderole**

Aéronef	ULM multiaxe Ultralair Pelican GT912, identifié 83-AIG
Date et heure	Mardi 31 juillet 2012 à 17 h 37 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	A environ 400 m au large de la plage de Valras (34)
Conséquences et dommages	Pilote blessé, ULM détruit

⁽¹⁾Toutes les heures indiquées sont en heure locale.

⁽²⁾Conformément au manuel d'activité particulière de la société pour ce type de vol.

⁽³⁾La banderole publicitaire ne peut être lue que du côté gauche.

⁽⁴⁾Le fabricant du parachute garantit l'ouverture à une hauteur comprise entre 150 et 250 ft (45 à 75 m).

CIRCONSTANCES

Dans le cadre d'une campagne publicitaire de remorquage de deux banderoles le long du littoral, deux pilotes décollent de la plate-forme ULM de Sauvian (34) vers 17 h 20. Les deux pilotes, à une hauteur⁽²⁾ d'environ 300 ft et à 400 m l'un de l'autre, réalisent un premier passage entre les embouchures de l'Aude et de l'Orb en s'alignant sur les bouées flottant à la surface de l'eau.

Le pilote du 83-AIG explique qu'après le premier passage (entre les points 2 et 3 de la trajectoire ci-après), ils font demi-tour et reviennent vers l'embouchure de l'Aude pour effectuer un second passage⁽³⁾ (à partir du point 4). Le pilote précise qu'après le virage à gauche pour débiter le second passage, l'ULM subit une abattée. Il augmente d'abord la puissance du moteur puis réalise qu'il ne parviendra pas à reprendre le contrôle avant la collision avec la surface de l'eau. Il réduit alors la puissance, largue la banderole et actionne l'ouverture du parachute de secours⁽⁴⁾.

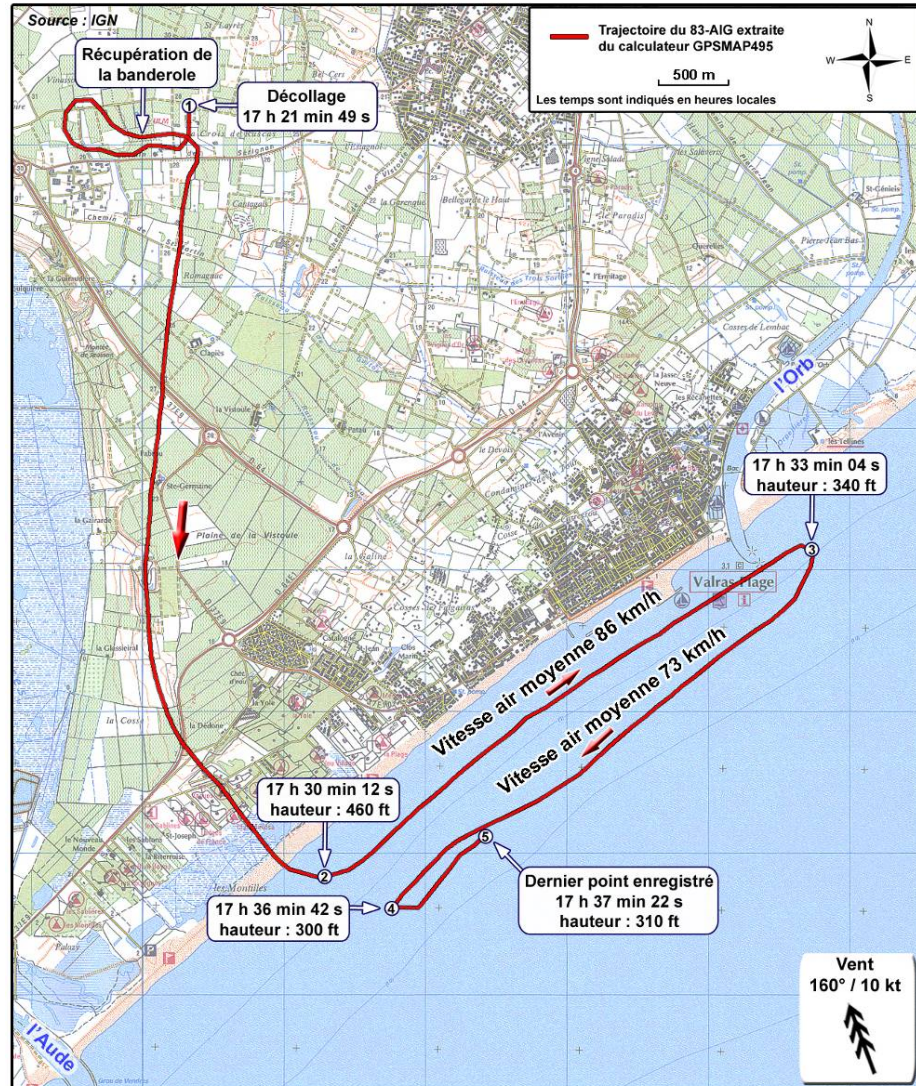
Le second pilote explique que lorsque le pilote du 83-AIG a annoncé débiter son virage à gauche, il a vu l'ULM piquer très fortement vers la gauche à la sortie du virage.

Le METAR de 17h de l'aérodrome de Béziers-Vias (34) situé à 12 km du site de l'accident et la carte WITEM montrent la présence d'un vent du 160° pour 10 kt.

La trajectoire enregistrée dans le récepteur GNSS montre que le pilote a évolué à une hauteur d'environ 300 ft jusqu'à la perte de contrôle. La comparaison du vol de l'accident avec les vols précédents montre que le virage à gauche était beaucoup plus serré que lors des virages précédents. Des vitesses air moyennes sur des trajectoires rectilignes et sans évolutions significatives ont été calculées :

- entre les points 2 et 3 à 86 km/h,
- entre les points 3 et 4 à 73 km/h.

Le manuel d'utilisation de l'ULM indique une vitesse de décrochage en lisse (sans remorquage de banderole) de 70 km/h. La banderole remorquée présente une surface de 128 m². elle est reliée à l'avion par un câble de 100 m.



Le pilote du 83-AIG est le responsable de la société. Il détient une licence de pilote privé ULM depuis 2005 et la qualification d'instructeur depuis 2006. Il avait débuté son activité de remorquage de banderole en 2005. Il totalisait environ 8 500 heures de vol. Il est titulaire de la Déclaration de Niveau de Compétence Remorquage Banderolles (DNC RB)⁽⁵⁾.

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une surveillance insuffisante de la vitesse lors de la réalisation d'un virage à grande inclinaison. Cette manœuvre a entraîné le décrochage de l'ULM.

En raison de la faible hauteur de vol inhérente à l'activité de remorquage de banderole publicitaire, le pilote n'a pas pu reprendre le contrôle avant la collision avec la surface de l'eau. La décision du pilote de déclencher son parachute a cependant permis de réduire la violence de la collision avec la surface de l'eau.

⁽⁵⁾ Le pilote a obtenu sa DNC RB à la suite d'un stage de formation de dix jours réalisé sur la plateforme ULM de Toreilles (66).