

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 30-IM

Evénement :	perte de contrôle en dernier virage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	intervention tardive de l'instructeur pour corriger la trajectoire et l'altitude de l'aéronef.

Conséquences et dommages :	pilote et passager blessés, aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	ULM Quick Silver GT 500 multiaxes en tandem.
Date et heure :	lundi 15 octobre 2001 à 18 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Nîmes Courbessac, piste 18 non revêtue.
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote +1
Titres et expérience :	pilote, 44 ans, UL de 1987, IUL de 1998, 3986 heures de vol dont 60 sur type, 120 dans les trois mois précédents, 2200 heures en instruction. passager, 32 ans, UL multiaxes de juin 2000, 40 heures de vol dont deux sur type en double commande.
Conditions météorologiques :	AD Nîmes Garons, situé à 6 NM au sud du site de l'accident : vent 150° / 02 à 04 kt, visibilité 15 km, température 22 °C, QNH 1018 hPa.

Circonstances

Après plusieurs tours de piste, le pilote, propriétaire de l'ULM, assis en place arrière, effectue un tour de piste, main gauche, à basse hauteur à cent pieds. Celui-ci s'inscrit dans l'emprise de l'aérodrome ce qui a pour inconvénient de raccourcir les branches et d'accomplir des virages assez serrés. Après un posé-décollé, il confie les commandes au passager afin que ce dernier réalise un circuit de piste dans les mêmes conditions. En vent arrière, le commandant de bord se rend compte que le l'aéronef a perdu environ cinquante pieds de hauteur. Au cours de l'étape de base, estimant l'ULM trop près du seuil de piste et toujours un peu bas, il demande au passager d'altérer le cap par la droite tout en essayant de reprendre un peu de hauteur avant de poursuivre en dernier virage. Le dernier virage est réalisé précipitamment avec une inclinaison supérieure à 45° et à moins d'une soixantaine de pieds de hauteur. Le commandant de bord intervient sur les commandes alors que l'ULM est déjà en glissade. Il parvient à le remettre à plat. Le train principal gauche touche violemment le sol et se rompt. L'aéronef rebondit et s'immobilise quinze mètres plus loin.

Le commandant de bord explique qu'il pense avoir fait preuve d'excès de confiance vis-à-vis du passager ; c'est pour cette raison qu'il n'a pas réagi plus tôt pour rallonger la vent arrière et corriger la hauteur. Il ajoute qu'il est intervenu sur les commandes sans avertir le passager lorsqu'il a senti que l'ULM partait en glissade. Ce n'est qu'un laps de temps plus tard qu'il a demandé au passager de l'aider à redresser l'aéronef. La faible hauteur ne lui a pas permis d'éviter la collision avec le sol.