

ACCIDENT

29 août 2008 - ULM identifié 49-RJ

Evénement :	décrochage dissymétrique à faible hauteur, collision avec le sol.
Cause identifiée :	surveillance insuffisante de la vitesse.
Facteur aggravant :	action tardive pour déclencher l'ouverture du parachute de secours.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, passager légèrement blessé, aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	ULM Ekolot KR 030 Topaz, multiaxe, acheté neuf le 4 août 2008.
Date et heure :	vendredi 29 août 2008 vers 16 h 15.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Souzay-Champigny (49).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 55 ans, UL de classe multiaxe de 1989, environ 300 heures de vol, dont 21 heures sur le modèle dans le mois précédent.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 040° / 07 kt, CAVOK, température 26 °C, QNH 1017 hPa.

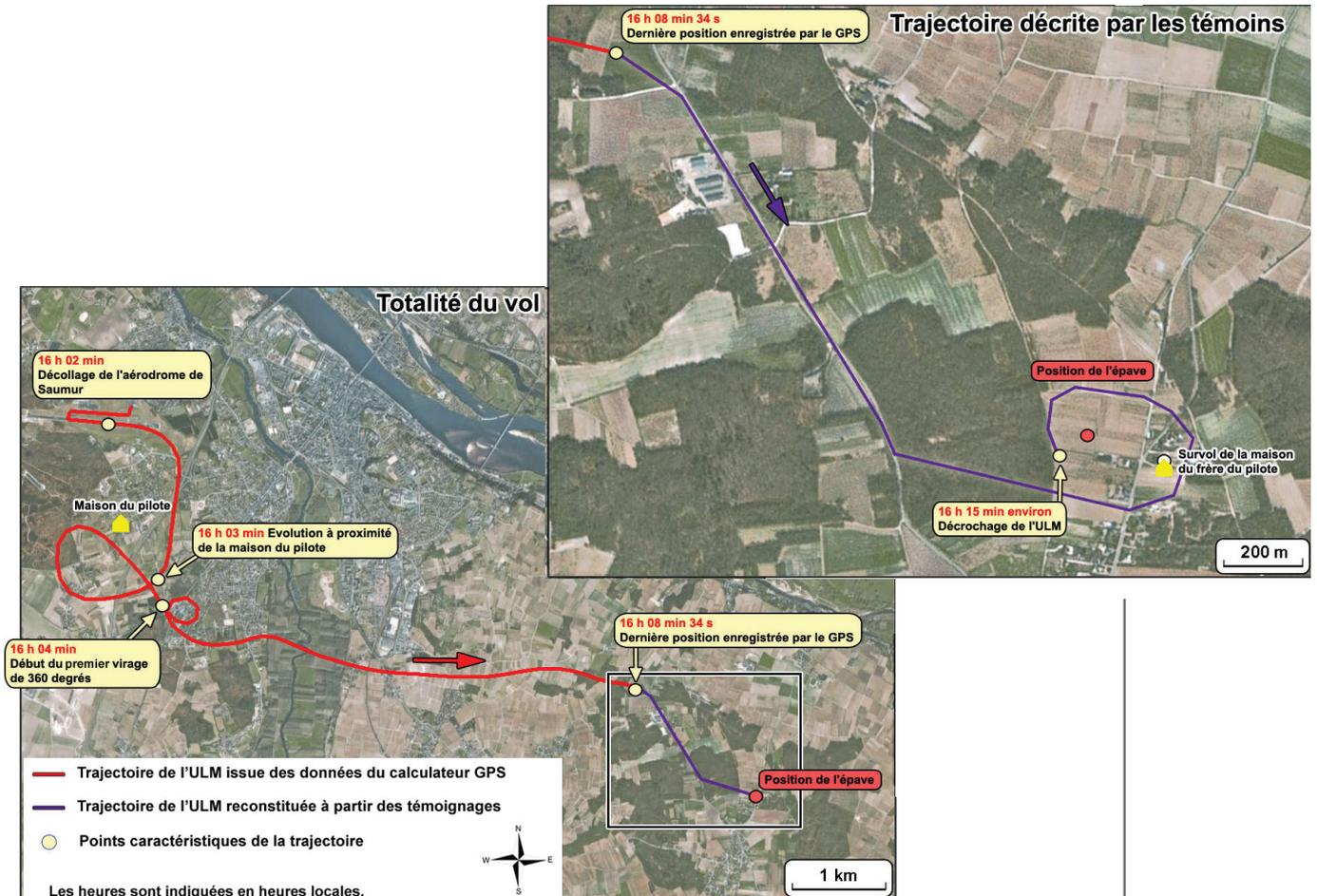
CIRCONSTANCES

La description du vol est issue de l'analyse des données du GPS retrouvé à bord de l'ULM et des témoignages.

Le pilote décolle vers 16 h 02 de l'aérodrome de Saumur (49). Après le décollage, il effectue une évolution quasi-circulaire à proximité de sa maison (voir carte ci-après) à une hauteur d'environ 800 pieds, la vitesse sol diminue de 150 km/h à 107 km/h. Le diamètre moyen du virage est d'environ 800 mètres. A l'issue de cette évolution, il effectue un virage de 360 degrés, plus serré que le premier (le diamètre est d'environ 300 mètres). La vitesse sol diminue de 110 km/h à 84 km/h. Le pilote se dirige ensuite vers l'habitation de son frère. L'ULM est toujours à la hauteur de huit cents pieds, la vitesse sol varie de 105 km/h à 90 km/h. Au-dessus de la maison, le pilote effectue un virage de 360° par la gauche le diamètre a pu être estimé d'après les témoignages

Seules les informations de la mémoire du GPS relatives aux huit premières minutes de vol ont pu être exploitées.

à environ 250 mètres et la hauteur à 500 pieds. A la fin du virage, alors qu'il revient en vol horizontal, l'ULM s'incline fortement à gauche et tombe en effectuant plusieurs tours de vrille, le nez vers le bas. Le parachute de secours s'ouvre à quelques mètres du sol. L'ULM s'écrase à plat dans une vigne.



L'examen de l'épave ne met pas en évidence d'anomalie technique pouvant être à l'origine de l'accident. Les volets sont rentrés.

Le passager explique que le virage de 360° s'est effectué à grande inclinaison. Dès le début de la chute le pilote a saisi la poignée de déclenchement du parachute, sans l'actionner immédiatement. Le passager ne se souvient pas du laps de temps écoulé jusqu'à l'activation du parachute.

Il est possible que la vitesse de décrochage* ait été approchée, voire atteinte, en fin du virage de 360°. Une incidence élevée, affichée pour maintenir le vol horizontal, sans réajuster la puissance, a pu à cet instant provoquer un décrochage dissymétrique.

L'ULM n'est pas équipé d'avertisseur de décrochage.

* vitesse de décrochage en lisse : 70km/h sans inclinaison, 75 km/h à 30° d'inclinaison, 80 km/h à 45° d'inclinaison, 100 km/h à 60° d'inclinaison