

## ACCIDENT

### survenu à l'ULM identifié 74-QH

Événement :	perte de contrôle, collision avec la surface l'eau.
Cause :	indéterminée.

Conséquences et dommages :	instructeur décédé, élève grièvement blessé, aéronef détruit.
Aéronef :	ULM B & F Technik FK14 Polaris multiaxe, moteur Rotax 912 ULS.
Date et heure :	vendredi 12 septembre 2003 à 10 h30.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Passy (74), lac de la Cavettaz.
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	instructeur + élève.
Titres et expérience :	-instructeur, 40 ans, UL du 5 mai 2003, IUL du 2 juin 2003, VV de 1984, ITV de 1988, BB de 1990 non renouvelé, 2 312 heures de vol dont 238 sur ULM dont 74 dans les trois mois précédents et 5 sur type. -élève pilote, 42 ans, PPL de 1992, VV de 2001, 921 heures de vol au total et une sur type, aucune dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent variable de 2 à 4 kt, CAVOK, température 12 °C, température du point de rosée 11 °C, humidité relative 91 %.

### Circonstances

Après un premier vol d'instruction d'une heure, l'instructeur décolle de l'aérodrome de Sallanches (74) pour un vol local avec un autre élève.

Après environ vingt minutes de vol, des témoins voient l'ULM effectuer plusieurs tours de vrille et heurter la surface de l'eau. Personne ne voit le déroulement complet de l'événement mais il apparaît que l'ULM est en vrille à une hauteur d'environ 1 500 pieds. Plusieurs témoins entendent le moteur fonctionner normalement. Peu avant l'impact, l'un d'entre eux aperçoit un objet de couleur bleue sortir de l'ULM puis entend une détonation.

Les constatations faites sur le moteur n'ont pas montré d'anomalie. L'hélice tripale présente deux pales intactes et une brisée à la base indiquant que le moteur ne délivrait pas sa puissance maximale lors de l'impact.

Les deux réservoirs de carburant sont remplis à moitié. Il ne manque aucune pièce et l'examen des commandes de vol a permis d'en établir la continuité. La masse et le centrage sont dans les limites définies par le constructeur.

La manette de déclenchement du système pyrotechnique du parachute de secours,

située en place gauche sous le tableau de bord, est tirée. Sur le capot, il est constaté des traces noires provenant du système pyrotechnique. La détonation entendue peut résulter de son fonctionnement. Le parachute extracteur de couleur bleue est sorti. Le parachute principal est encore à 90% dans sa gaine.

Le résultat de la recherche d'alcool dans le sang de l'instructeur s'est révélé négatif.

L'instructeur réalisait des exercices de vrilles dans le cadre de la formation sur son ULM. Le manuel de vol précise que les ULM ne sont pas adaptés ni certifiés pour la voltige. Il est également mentionné que cet ULM ne s'engage pas en vrille en cas de décrochage. Enfin, une procédure d'urgence en cas de vrille involontaire est décrite.

Il n'a pas été possible de déterminer l'origine de la perte de contrôle.