

Le pilote luxembourgeois indemne

## Crash en ULM: «Le parachute et l'arbre lui ont sauvé la vie»



L'Aeroprakt A20 immatriculé au Luxembourg s'est crashé dans un arbre. Son pilote s'en est sorti indemne mais est resté coincé un long moment à une vingtaine de mètres du sol.

Photo: Siko

Publié le mardi 1 novembre 2016 à 11:11

(MF) – Victime d'une [grave avarie en plein vol samedi près d'Idar-Oberstein](#), l'ULM d'un pilote amateur licencié à l'Aéroplume Luxembourg s'est crashé dans un arbre. Le président du seul club d'ULM (Ultra-Léger-Motorisé) luxembourgeois installé à Zoufftgen estime que le pilote amateur a eu le «bon réflexe d'actionner le parachute de l'avion» et a eu «la chance d'atterrir dans un arbre». Deux paramètres qui lui ont clairement «sauvé la vie».

Lundi après-midi, Georges Obertin, président de l'Aéroplume Luxembourg, a réuni dans l'urgence les membres de son comité pour éclaircir les

circonstances du vol qui a manqué d'être fatal, samedi vers 16 h15, à l'un des leurs à cause d'une avarie rare: une aile de l'ULM s'est abîmée en vol. Pour l'heure, «on ne veut pas trop s'avancer, une enquête a été ouverte», pose le président. La question première étant: «Comment se fait-il qu'une aile puisse se briser soudainement en vol?»

Selon ses informations, c'est au moment où le pilote, qui se préparait pour atterrir sur la piste de l'aérodrome de Göttschied, «a viré à gauche pour s'aligner sur la piste, que l'aile s'est cassée.»

Fait est que «si une aile manque, l'ULM tombe comme une pierre». Il n'y a alors plus qu'une chose à faire et «le pilote a eu le bon réflexe: tirer le parachute» auquel est ensuite suspendu l'avion. «C'est pour cela qu'il a survécu», sait Georges Obertin qui pilote lui-même des ULM depuis dix-sept ans.

### **«C'est extrêmement rare» d'actionner le parachute**

Endéans toutes ces années sur les ulmodromes, «c'est seulement la deuxième fois» qu'il se souvient avoir été confronté à un accident où «quelqu'un a tiré sur le parachute. C'est extrêmement rare. On ne l'utilise seulement quand on n'est plus capable de manoeuvrer», explique le président de l'Aéroplume Luxembourg. Donc, en cas d'extrême urgence.

Contrairement à une panne moteur qui peut imposer au pilote de l'ULM de se poser en pleine nature en prenant le risque d'abîmer son engin mais d'avoir la vie sauve, «si on perd une aile, on n'a pas d'autre choix que d'utiliser son parachute». Pour que la toile ait le temps de s'ouvrir entièrement et de freiner l'avion dans sa chute «il faut une altitude assez importante», explique Georges Obertin. Si tel a effectivement été le cas lors de l'accident samedi reste également à éclaircir par les enquêteurs du

Bureau fédéral d'enquêtes et d'analyses (Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen).

Heureusement, le pilote de l'Aéroplyme -il a obtenu son permis en 2015- «a atterri sur un arbre. Ça a freiné toute sa chute». D'autant que dans un Aeroprakt A20, le pilote est assis dans la pointe avant de l'ULM, le moteur se trouvant à l'arrière. L'avion n'a pas de capot.



