

## RAPPORT

Accident survenu le 27 avril 2010 à l'ULM identifié 27-JR et à l'avion immatriculé F-GAHY

<b>Evénement :</b>	perte de contrôle de l'ULM lors de l'arrondi, collision avec le sol.
<b>Causes identifiées :</b>	<input type="checkbox"/> détection tardive d'un avion sans contact radio, <input type="checkbox"/> surveillance extérieure insuffisante, <input type="checkbox"/> utilisation par le pilote de l'avion d'une documentation non à jour.

**Conséquences et dommages :** 1. 27-JR : aéronef fortement endommagé,  
2. F-GAHY : aucun.

**Aéronef :** 1. ULM Campana, multiaxe à ailes basses (construction amateur).  
2. avion Robin DR 400-160.

**Date et heure :** mardi 27 avril 2010 à 15 h 45.

**Exploitants :** 1. privé,  
2. club.

**Lieu :** AD Bernay (27) piste non revêtue  
1 200 m x 80 m.

**Nature des vols :** 1. local,  
2. entraînement aérien.

**Personne à bord :** 1. pilote,  
2. pilote + observateur.

**Titres et expérience :** 1. pilote, 69 ans, UL de classe multiaxe de 2005, environ 210 heures de vol dont 60 sur type et 12 dans les trois mois précédents,  
2. pilote, 40 ans, PPL (A) de 1991, CPL (A) de 1997, ATPL (A) de 2005, environ 7 800 heures de vol dont environ 500 sur avion monomoteur à piston, pilote réserviste de l'Armée de l'Air.

**Conditions météorologiques :** AD Rouen (76) situé à 29 NM au nord-est du lieu de l'accident : vent 050° / 5 kt variable du 360° au 110°, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 5 000 pieds, température 20 °C, température du point de rosée 7 °C, QNH 1028 hPa.

## Circonstances :

Le pilote de l'ULM, basé sur l'aérodrome de Bernay, décolle de la piste 10 non revêtue pour un vol local au nord-ouest des installations. Il explique qu'après 20 minutes de vol environ, de retour vers l'aérodrome, il s'intègre en vent arrière main gauche pour la piste 10.

En étape de base, il aperçoit un avion décoller de la piste 28 et virer immédiatement à droite. Il précise qu'il n'a pas entendu de pilote sur la fréquence d'auto-information. Il annonce à nouveau sa position sur la fréquence et poursuit son circuit. Peu avant l'arrondi, au passage du seuil de piste, il voit l'avion face à lui à l'atterrissage pour la piste 28. Il annonce sur la fréquence son intention d'atterrir et perd le contrôle de l'ULM qui heurte durement la piste et s'immobilise sur son premier tiers. Il ne se souvient pas de ses actions sur les commandes.

Le pilote de l'avion explique qu'il s'entraîne avec son binôme qui occupe une fonction « d'observateur ». Le but de cet entraînement aérien est d'effectuer une navigation à vue de Dreux (28) à Deauville (14), puis de « repérer des cibles » sur le trajet retour. Il indique qu'une fois ces deux objectifs réalisés, ils se déroutent pour exercice sur l'aérodrome de Bernay. Ils font un passage à la verticale de l'aérodrome à une hauteur de 900 pieds environ avant de débiter un exercice d'encadrement pour la piste 28. A l'issue de l'encadrement, il remet les gaz pour un circuit basse hauteur main droite à 300 pieds. Lors de l'atterrissage, peu avant l'arrondi, ils aperçoivent un ULM immobilisé au niveau du seuil opposé. Le pilote atterrit et maîtrise la vitesse de l'avion sur le premier tiers de la piste. Il précise qu'il a décidé de poursuivre l'atterrissage car il a estimé la longueur de piste le séparant de l'ULM suffisante pour immobiliser l'avion. Le pilote et l'observateur n'ont jamais vu l'ULM ni entendu de message sur la fréquence de l'aérodrome. Ils ajoutent qu'ils ont chacun un rôle précis à bord et qu'ils assurent tous les deux la sécurité extérieure. En raison du vent faible et de l'absence de QFU préférentiel, ils ont choisi la piste 28.

Le pilote de l'avion explique qu'il a choisi Bernay pour l'exercice de déroutement, car il a l'habitude de s'entraîner sur cet aérodrome, mais qu'il n'a pas pris en compte cette destination lors de la préparation du vol. Il ajoute qu'il ne s'y était pas rendu depuis octobre 2009. Il a utilisé la carte d'atterrissage à vue et la carte aéronautique au 1 : 500 000 ème qui lui ont été fournies en 2009 dans le cadre de son entraînement.

En 2010, une nouvelle fréquence a été attribuée à l'aérodrome de Bernay. La carte d'atterrissage à vue de l'aérodrome a été amendée le 14 janvier 2010 et l'édition 2010 de la carte 1 : 500 000 a été mise en vigueur le 8 avril 2010. Le pilote de l'avion avait sélectionné l'ancienne fréquence d'auto-information. Il ne savait pas que les cartes d'atterrissage à vue étaient accessibles gratuitement sur le site Internet du Service de l'Information Aéronautique.

La hauteur publiée du circuit d'aérodrome spécialisé pour les ULM est de 700 pieds, celle pour les avions est de 1 000 pieds)

(<http://www.sia.aviation-civile.gouv.fr>)