

RAPPORT

Accident survenu le 2 août 2010 à l'ULM identifié 51-QZ

Evénement :	décrochage lors d'un virage de retardement en finale, vrille, collision avec le sol, incendie.
Cause probable :	focalisation de l'attention sur la gestion de la trajectoire au détriment de la surveillance de la vitesse.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, un tiers au sol légèrement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Zenair CH 601 XL multiaxe.

Date et heure : lundi 2 août 2010 à 17 h 40.

Exploitant : privé.

Lieu : Île d'Yeu (85).

Nature des vols : voyage.

Personne à bord : pilote + 1.

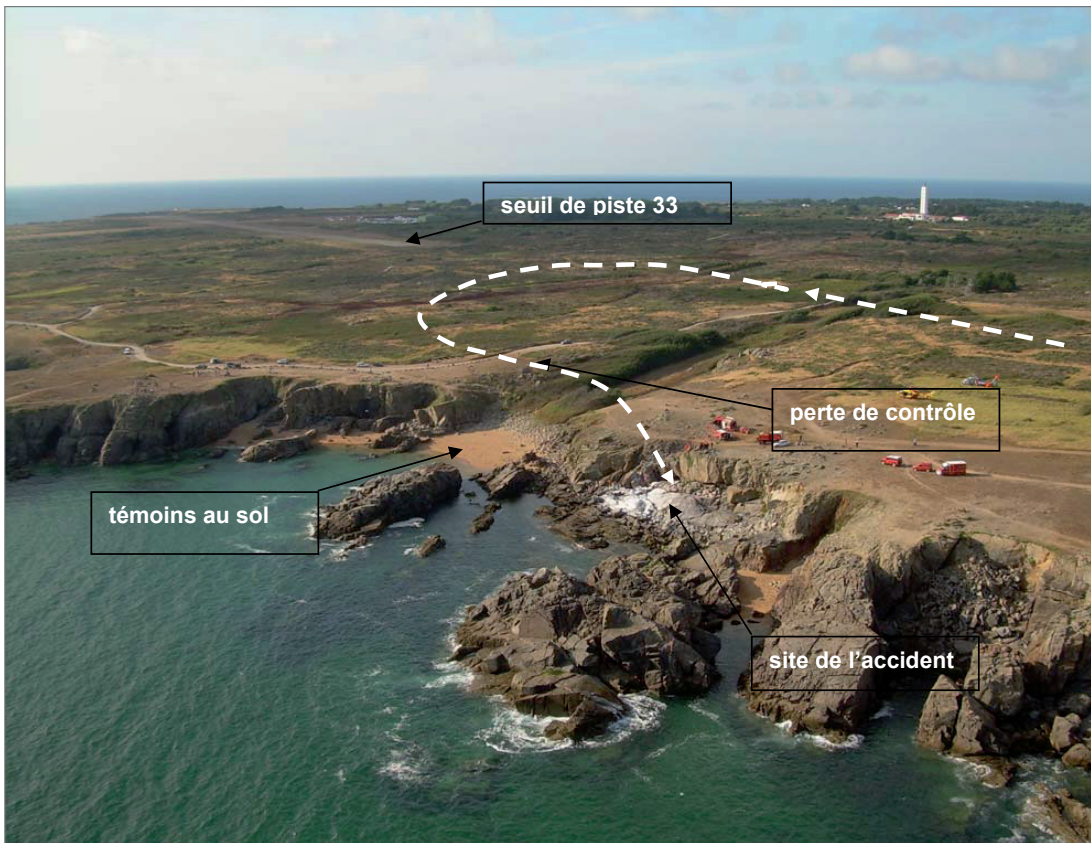
Titres et expérience : pilote, 49 ans, UL de classe multiaxe de 2007, environ 200 heures de vol sur type.

Conditions météorologiques : vent 280° 10 à 12 kt, visibilité 10 km, BKN à 3 400 pieds , BKN à 5 000 pieds, OVC à 6 600 pieds, température 23 °C, QNH 1018 hPa.

Circonstances :

Le pilote, propriétaire de l'ULM décolle de l'aérodrome de Quiberon (56) à 16 h 11 à destination d'Arcachon (33). Il prévoit de longer la côte et d'atterrir sur l'aérodrome de l'Île d'Yeu. Vers 17 h 30, il annonce son arrivée à l'agent AFIS de l'aérodrome de l'Île d'Yeu et s'intègre en milieu de la branche vent arrière main gauche pour la piste 33 revêtue. L'agent AFIS lui signale la présence d'un DR 400 qui « remonte » la piste, lui communique les informations météorologiques avec un vent du 280° pour dix à douze nœuds et lui précise qu'il doit assurer sa séparation avec le DR 400. Quelques instants plus tard, l'agent AFIS aperçoit l'ULM établi en finale alors que le DR 400 est toujours sur la piste, il rappelle au pilote de l'ULM qu'il doit assurer sa séparation avec le DR 400 qui va décoller du seuil 33. Le pilote de l'ULM répond immédiatement qu'il va faire un virage de 360°. Un des témoins au sol, pilote privé d'avion, explique qu'il voit l'ULM effectuer un virage serré de 360° à environ cinq cent mètres du seuil de la piste à une hauteur estimée à trente mètres et faible vitesse. En fin de virage, l'ULM décroche, tombe en vrille, heurte le sol et prend feu.

Un enfant, qui jouait à proximité, est légèrement brûlé par des projections de carburant lors de l'impact.



Trajectoire décrite par les témoins au sol

Le pilote du 51-QZ avait décollé de Quiberon avec les réservoirs de carburant pleins (90 litres) et trois bidons de dix litres répartis dans les coffres d'ailes et à l'arrière. La masse des bagages est estimée à environ huit kilos. L'enquête a montré que la masse et le centrage n'ont pas contribué à l'accident.

L'épave a été complètement détruite par l'incendie après la collision. L'examen des débris et les informations collectées sur les opérations de maintenance effectuées sur l'ULM n'ont pas permis de déterminer de défaillance technique susceptible d'expliquer l'accident.

Lors des communications entre les différents organismes de la navigation aérienne et le pilote, ce dernier n'a pas signalé de problème particulier.

La position de l'épave et l'ensemble des témoignages montrent que le pilote a effectué le virage à très faibles hauteurs et vitesses et forte inclinaison. La faible hauteur d'évolution ne laissait alors aucune possibilité au pilote de reprendre le contrôle de son ULM.

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

Il est vraisemblable que l'objectif du pilote était de se retrouver sur l'axe de piste à l'issue du virage. De ce fait, il a probablement focalisé son attention sur la gestion de sa trajectoire au détriment de la surveillance de sa vitesse.