

**Perte de contrôle en approche finale lors d'un rallye aérien,  
collision avec le sol**

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>Aéronef</b>       | ULM pendulaire Air Création Kiss 450 (avec parachute) identifié 06-AAI |
| <b>Date et heure</b> | Lundi 8 août 2011 à 16 h 10 <sup>(1)</sup>                             |
| <b>Exploitant</b>    | Privé  |
| <b>Lieu</b>          | Plate-forme ULM Les Ecottays, Aron (53)                                |
| <b>Conséquences</b>  | Pilote décédé, passager blessé, ULM détruit                            |

<sup>(1)</sup>Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Dans le cadre de la deuxième étape du Tour ULM 2011, le pilote décolle de la plate-forme de Montaigu (85) vers celle des Ecottays, avec une escale à Ploërmel (56). Il est accompagné d'un passager installé en place arrière. Lorsqu'il intègre le circuit d'aérodrome, plusieurs ULM pendulaires ont déjà atterri. L'approche finale n'est pas stabilisée, certainement en raison des conditions turbulentes, et en courte finale pour la piste 25, l'ULM oscille en roulis, perd de la hauteur au-dessus d'une haie d'arbres et dévie sa trajectoire vers la gauche. Le pilote augmente la puissance mais il perd le contrôle de son ULM qui s'écrase dans l'emprise de la plate-forme.

L'examen de l'épave et du moteur (HKS 700E) a montré que l'accident n'est pas lié à une défaillance technique.

Le passager n'a pas de compétence en matière de pilotage. Il explique que le pilote a reçu une radiocommunication du commissaire d'arrivée indiquant un vent du 300° pour 15 à 25 kt, avec des turbulences avant l'entrée de piste. Il ajoute qu'en finale, l'ULM volait entre 75 et 90 km/h (pour une vitesse recommandée en approche finale de 90 km/h selon le manuel d'utilisation de l'aile du pendulaire), sur une trajectoire de pente faible et avec de la puissance au moteur. Juste avant de perdre le contrôle, le pilote s'est écrié : « je n'arrive pas à le reprendre ».

Le pilote, âgé de 63 ans, était instructeur parapente, deltaplane, ULM pendulaire et multiaxe dans le sud de la France depuis 1996. Il totalisait plus de 2 000 heures de vol. La journée du 5 août 2011 avait été consacrée à rejoindre la plate-forme de départ du Tour ULM 2011 à Montpezat (47) où il avait effectué les dernières formalités et préparé la première étape. Il avait volé pendant environ 5 heures le jour de l'accident et 5 heures 20 la veille. Il avait confié à plusieurs participants, dont le passager, qu'il était fatigué, qu'il redoutait des conditions météorologiques plus difficiles que celles qu'il rencontrait habituellement dans sa région et qu'il aurait besoin de repos à l'arrivée.

Les conditions météorologiques étaient globalement conformes aux prévisions annoncées au cours des briefings effectués la veille, le matin et à l'escale de mi-journée. Les pilotes ayant atterri avant le 06-AAI le jour de l'accident avaient

indiqué la présence de turbulences en courte finale que le commissaire transmettait par radio aux pilotes en approche. La composante de vent traversier lors de l'approche finale était comprise entre 11 et 19 kt pour une limite à l'atterrissage de 15 kt selon le manuel d'utilisation de l'aile du pendulaire.

### **CONCLUSION**

Dans des conditions météorologiques turbulentes, avec une composante de vent traversier proche de la limite recommandée, le pilote a éprouvé des difficultés de pilotage en approche finale mais a décidé de la poursuivre sans pouvoir la stabiliser. Il a ensuite perdu le contrôle de l'ULM à faible hauteur. La pression liée à l'événement, la fatigue accumulée ainsi que l'augmentation de stress provoquée par des conditions météorologiques que le pilote appréhendait et auxquelles il n'était vraisemblablement pas habitué, notamment en approche, ont probablement contribué à réduire ses capacités. En particulier, le pilote n'a probablement pas assuré une surveillance suffisante de la vitesse, qui a été faible pendant toute l'approche finale.