

**Perte de contrôle en roulis, collision avec des arbres,
lors d'un vol à faible hauteur en baptême de l'air**

⁽¹⁾Toutes les heures
sont en heure locale.

Aéronef	ULM multiaxes Rans Coyote identifié 88-LB
Date et heure	Dimanche 21 août 2011 à 16 h 35 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Girmont-Val-d'Ajol (88)
Conséquences et dommages	Passager grièvement blessé, ULM détruit

CIRCONSTANCES

Le club ULM basé sur la plateforme permanente de Le Dropt (88) organise une journée « portes ouvertes » avec des baptêmes de l'air payants proposés au public.

Vers 16 h 30 le pilote, accompagné d'un passager, décolle pour un baptême. Il est prévu que le passager photographie en début de vol une manifestation qui a lieu sur la commune voisine de Girmont-Val-d'Ajol. Plusieurs témoins présents dans la manifestation voient l'ULM survoler des arbres à faible hauteur à proximité de la manifestation. Ils voient ensuite l'ULM s'incliner à droite, perdre de la hauteur et heurter les arbres. Un des témoins estime que l'ULM volait à une dizaine de mètres au-dessus des arbres avant de s'incliner à droite. L'épave est retrouvée à une centaine de mètres de la manifestation.

Le pilote explique qu'il avait prévu de contourner la manifestation par la gauche pour que le passager en place droite puisse prendre des photographies. Il n'a pas de souvenir précis de la hauteur à laquelle il volait ni de la perte de contrôle qu'il a subie. Il pense que le passager a actionné involontairement le manche de l'ULM lorsqu'il s'est penché pour photographier la manifestation. Le pilote n'a pas réussi à reprendre le contrôle de l'ULM. Il ajoute qu'il avait déjà effectué ce jour-là deux baptêmes d'environ 20 minutes. Le vol de l'accident était le dernier vol prévu de la journée. Le pilote précise que contrairement aux deux premiers vols, il n'a pas fait de briefing avant le vol à son passager. Le pilote totalise environ 600 heures de vol et effectue entre 50 et 60 heures de vol par an sur son ULM.

Le passager explique qu'il est un ami du pilote et qu'il a profité de la journée « portes ouvertes » pour venir faire un baptême payant avec le pilote. Sur la plateforme on lui a demandé s'il pouvait à cette occasion photographier la manifestation se déroulant à Girmont-Val-d'Ajol, ce qu'il a accepté. Le pilote a modifié son vol en conséquence. Le passager n'a aucun souvenir de l'accident. Il précise qu'il n'est pas pilote mais qu'il a déjà été plusieurs fois passager à bord d'un avion léger et qu'il connaît le rôle des commandes de vol.

L'association ULM regroupe plusieurs propriétaires d'ULM. Il n'y a ni chef pilote ni instructeur. Son président explique qu'ils organisent ce type de journée depuis de nombreuses années. Pour les baptêmes, il a choisi trois pilotes qu'il connaît bien et avec lesquels il a déjà volé et constaté leur aptitude, notamment sur des plateformes

qu'il juge difficiles. Les baptêmes consistaient en des vols locaux de 15 à 20 minutes dans la vallée. Le président précise qu'on lui a demandé si l'association pouvait faire des photographies de la manifestation se tenant à Girmont-Val-d'Ajol pour une revue locale. Il n'y a vu aucun inconvénient.

Dans les Règles de l'Air (chapitre 4 règles de vol à vue) il est précisé que « *Sauf pour les besoins du décollage ou de l'atterrissage, aucun vol VFR n'est effectué au-dessus de rassemblements de personnes en plein air à moins de 1 000 ft au-dessus de l'obstacle le plus élevé situé dans un rayon de 600 m autour de l'aéronef* ». De plus, l'arrêté du 10 octobre 1957 relatif au survol des agglomérations et des rassemblements de personnes ou d'animaux précise que « *le survol de tout rassemblement de personnes (plages, stades, réunions publiques, hippodromes, parcs à bestiaux, etc.) s'effectue à une hauteur minimale au-dessus du sol de 500 m (1650 ft) pour les aéronefs équipés d'un moteur à pistons* ».

CONCLUSION

L'accident est probablement dû à une action involontaire du passager sur le manche lorsqu'il s'est penché pour prendre des photographies. La faible hauteur de l'ULM n'a pas permis au pilote de reprendre le contrôle de l'ULM avant la collision avec les arbres.

L'accueil d'un passager dans un aéronef n'est pas un acte anodin. Un briefing avant le vol aurait peut-être permis en particulier de rappeler l'importance de ne pas interférer avec les commandes de vol. Le briefing est d'autant plus important lorsque le vol comprend un objectif particulier comme la prise de photographies d'une manifestation par exemple.

Le rapport d'accident du DR 400 immatriculé F-GCUS du 24 avril 2008 illustre un cas de blocage des commandes de vol par l'appareil photographique d'un passager avant. Ce rapport est disponible sur le site internet du BEA : <http://www.bea.aero/docspa/2008/f-us080424/pdf/f-us080424.pdf>.