

## Perte de contrôle en remise de gaz, collision avec le sol

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

|                                 |   |
|---------------------------------|---|
| <b>Aéronef</b>                  | ULM pendulaire AIR CREATION, identifié 54-AIQ |
| <b>Date et heure</b>            | 24 juin 2015 vers 10 H 30 <sup>(1)</sup>      |
| <b>Exploitant</b>               | Club  |
| <b>Lieu</b>                     | Aérodrome de Chambley (54)                    |
| <b>Nature du vol</b>            | Aviation générale                             |
| <b>Personne à bord</b>          | Pilote  |
| <b>Conséquences et dommages</b> | Pilote décédé, ULM fortement endommagé        |

### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Chambley pour effectuer des circuits d'aérodrome.

Un témoin au sol indique que l'ULM reprend de la hauteur juste avant l'atterrissage lors de la première finale. Cela est confirmé par les images de vidéo-surveillance prises depuis des hangars adjacents. Le pilote effectue un virage à droite d'environ 90 degrés. L'ULM passe au-dessus des hangars puis s'incline sur la gauche, pique et entre en collision avec le sol.

### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

#### 2.1 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France au moment de l'événement étaient :

- visibilité supérieure à 10 km ;
- 3 à 5 octas de cumulus à 2 600 ft ;
- vent de secteur nord pour 3 kt avec rafales à 7 kt ;
- température de 16°C.

#### 2.2 Informations sur le pilote

Le pilote, âgé de 73 ans, détenait une licence de pilote ULM délivrée en 2014. Il avait accompli environ 45 heures de vol au total.

L'autopsie n'a pas permis de mettre en évidence d'éléments médicaux pouvant expliquer la perte de contrôle.

#### 2.3 Informations sur l'aéronef et examen de l'épave

L'ULM, de type pendulaire et de marque AIR CREATION, a été construit en 2008.

Il est composé d'un chariot tricycle GTE TREK 700E et d'une aile IXESS 15, et est équipé d'un parachute de secours.

L'épave est regroupée, à cinq mètres environ du bord de la piste 23R. Le parachute de secours s'est déclenché lors de l'impact au sol.

Les examens réalisés sur l'épave n'indiquent pas de défaillance technique susceptible d'expliquer l'accident.

### **3 - CONCLUSION**

L'enquête n'a pas permis de déterminer l'origine de la remise des gaz, ni les causes de la perte de contrôle qui a suivi.