

**Arrêt du moteur lors d'une remise de gaz, perte de contrôle,
collision avec le sol, incendie**

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

Aéronef	ULM Storm identifié 21-AJN
Date et heure	25 septembre 2015 vers 15 H 55 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome Beaune-Challanges (21)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, avion détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, instructeur ULM, accompagné d'un passager également instructeur, effectue des circuits d'aérodrome, piste 03.

Selon des témoins au sol, lors d'une remise des gaz, le moteur de l'ULM s'arrête puis l'aéronef 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 :

- vent de secteur nord-est, pour 06 Kt avec des pointes à 14 Kt ;
- température : 19°C ; humidité : 70 % ; point de rosée : 13°C.

2.2 Informations sur l'équipage

Le pilote, âgé de 77 ans détenait une licence de Pilote Privé avion de 1977, une licence de pilote ULM de 1989 et une qualification d'instructeur Pilote ULM de 1999. Il avait accompli environ 4 000 heures de vol à la date du 11 septembre 2000. Hormis son expérience récente sur l'ULM identifié 21-AJN, l'enquête n'a pas permis de déterminer son expérience entre l'année 2000 et le jour de l'accident.

Le passager, âgé de 57 ans, détenait une licence de pilote ULM de 2005 et une qualification d'instructeur pilote ULM depuis 2014. L'enquête n'a pas permis de déterminer son expérience le jour de l'accident.

2.3 Informations sur l'aéronef

L'ULM a été construit en kit par le pilote propriétaire.

Un document manuscrit intitulé : « *Programme des essais en vol* » retrace, de façon chronologique, les différentes étapes de la mise au point, au sol et en vol de l'aéronef.

Le premier vol a été accompli en octobre 2014. Par la suite, des vols ainsi que des opérations de maintenance se sont succédés jusqu'au 21 août 2015. A cette date, l'ULM avait accompli 35.3 heures de vols. Les commentaires du pilote portés sur le document semblent indiquer que l'aéronef était toujours en phase de mise au point.

Le 19 août 2015 le pilote avait noté :

- vol école : un EGT⁽²⁾ passe dans le rouge, retour terrain avec moteur un peu réduit ;
- réglage (équilibrage mécanique) des carburateurs : semble OK.

2.4 Examen de l'épave

L'épave est regroupée, dans un champ dégagé de tout obstacle. Elle a brûlé après l'impact au sol.

Les constatations faites sur l'épave n'indiquent pas de défaillance technique susceptible d'expliquer l'accident. L'état des pales de l'hélice semblent indiquer que le moteur ne délivrait pas de puissance.

3 - CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer l'origine de l'arrêt du moteur et la perte de contrôle de l'aéronef.

⁽²⁾EGT : Exhaust Gaz Temperature.