



Accident de l'EVEKTOR AEROTECHNIK TeamEurostar
identifié **59CXR**
le dimanche 3 août 2025
à Thézac (47)

Heure	Vers 17 h 20 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM détruit

Collision avec le sol, incendie post-impact

1 DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote décolle de l'aérodrome de Fumel - Montayral² (47) pour un vol local. Alors que l'ULM est au sud de l'aérodrome, un témoin le voit piquer fortement. Quelques instants plus tard, l'ULM entre en collision avec le sol. Des témoins entendent une explosion et l'ULM prend feu. L'incendie se propage rapidement à la végétation environnante.

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site et l'épave

L'épave a été retrouvée dans une prairie dans l'axe de la piste 35 à environ 1,5 km du seuil.

Un enquêteur de première information (EPI) s'est déplacé sur le site de l'accident. L'épave était regroupée, semblait complète et reposait à l'envers au sol. Il y avait peu de traces au sol. Les observations indiquent que l'ULM avait une forte assiette à piquer et une inclinaison à gauche lors de la collision avec le sol.

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

² Piste 17/35 revêtue 710 m x 18.

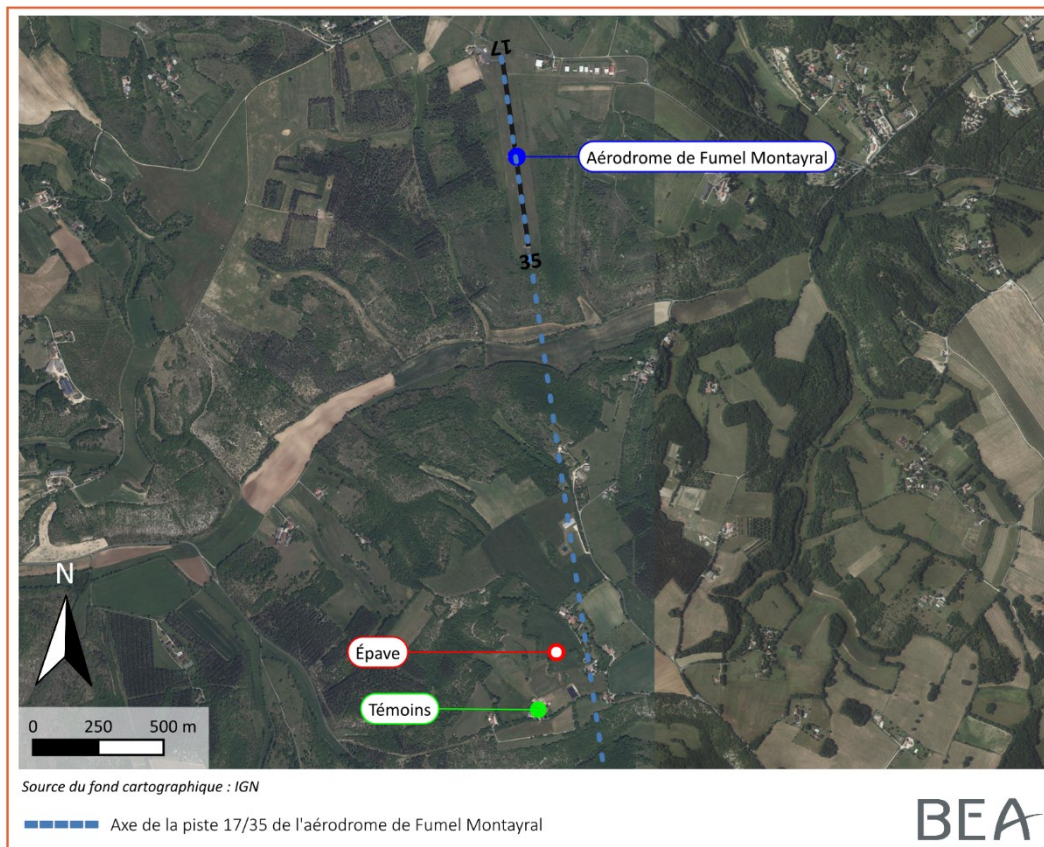


Figure 1 : vue générale

Les endommagements consécutifs à l'incendie n'ont pas permis de conclure sur l'état de l'ULM avant l'accident. Les dommages observés sur le système propulsif sont consécutifs à la collision avec le sol. La destruction lors de l'incendie au sol des composants des circuits d'allumage, de lubrification et carburant ne permet pas d'être conclusif sur ces systèmes.

2.2 Renseignements sur l'ULM

L'Evektor TeamEurostar est un ULM biplace, trois axes, à ailes basses, doté d'un train tricycle, équipé d'un moteur Rotax 912 ULSFR et d'une hélice tripale.

Le 59CXR a été construit en 2003. Le pilote en était propriétaire depuis 2017. Il avait effectué des tâches d'entretien pouvant s'apparenter à une révision générale juste après l'achat, sans faire appel au constructeur du moteur. En 2018, il avait installé un kit de fermeture de la verrière, limitant l'ouverture de celle-ci en cas de déverrouillage en vol, comme requis par le bulletin de service N° EV97-033a SR.

Le pilote effectuait les tâches d'entretien à l'aide d'un ami, lui-même propriétaire d'un ULM. Ce dernier indique que les dernières tâches, effectuées dans les mois précédents, étaient les suivantes : vidange, remplacement des bougies et vérification des niveaux. Le pilote avait également procédé à un réglage du pas d'hélice récemment. Il avait volé depuis ce réglage et n'avait pas signalé de problème particulier.

2.3 Exploitation des données enregistrées

Les examens du téléphone et de la tablette du pilote n'ont pas permis d'obtenir des données relatives au vol de l'accident suffisamment précises pour être exploitées.

Les données radar enregistrées ne contiennent pas de données relatives à l'ULM.

2.4 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent du 320° au 340° pour 6 kt avec des rafales à 13 kt, CAVOK, température 29 °C, température du point de rosée 9 °C, QNH 1 021 hPa, turbulences faibles.

2.5 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 72 ans, était titulaire d'un brevet de pilote ULM multiaxes. Il volait régulièrement, essentiellement en vol local. Il effectuait de temps en temps de petites navigations de quelques heures. L'enquête n'a pas permis de connaître précisément son expérience.

À la date de publication de ce rapport, le BEA n'a pas obtenu les résultats de l'autopsie du pilote.

2.6 Témoignages

Le pilote a tenté de joindre sa femme par téléphone à 17 h 05, soit 15 minutes avant l'accident, probablement avant le décollage, et n'a pas laissé de message.

La vice-présidente de l'aéroclub de Fumel - Montayral, qui était en vol avant l'accident, fait état d'une aérologie agitée, notamment dans la zone de l'accident. Elle précise que le pilote était habitué à l'aérodrome et connaissait ce phénomène.

Un témoin au sol indique avoir vu l'ULM piquer vers le sol, entendu la collision de l'ULM avec le sol puis une explosion. Deux autres témoins indiquent avoir entendu un bruit de moteur avant la collision avec le sol et l'explosion. Un des témoins a immédiatement appelé les pompiers, à 17 h 20.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

Le pilote a possiblement perdu le contrôle de l'ULM lors du dernier virage ou lors de l'approche finale pour la piste 35.

L'enquête n'a pas permis de déterminer les causes de l'accident.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.