



Accident de l'ULM multiaxes Best-Off Nynja 912 UL identifié **67BYO**

le mercredi 6 août 2025

sur l'aérodrome de Royan – Médis (17)

Heure	13 h 25 ¹
Exploitant	Aéroclub de Royan & Soulac
Nature du vol	Local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM ² détruit

Perte de contrôle en montée initiale, collision avec le sol, incendie

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote décolle de la piste 10³ revêtue de l'aérodrome de Royan – Médis pour des circuits d'aérodrome. Alors que l'ULM est en montée initiale, un témoin au sol⁴ indique que l'ULM semble avoir une vitesse faible, avant de prendre soudainement un fort angle de roulis et perdre rapidement de l'altitude. L'ULM entre en collision avec le sol 460 m après l'extrémité de la piste 10 et dans l'axe de cette dernière puis prend feu.

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

² Le glossaire des abréviations et sigles fréquemment utilisés par le BEA est disponible sur son [site Internet](#).

³ De dimensions 1 255 m x 30, et dont la distance disponible au décollage est de 1 220 m.

⁴ Le témoin était passager d'une voiture circulant sur la route D140, jouxtant l'extrémité de la piste 10 et perpendiculaire à l'axe de la piste (voir **Figure 1**). Il n'a pas d'expérience aéronautique particulière.

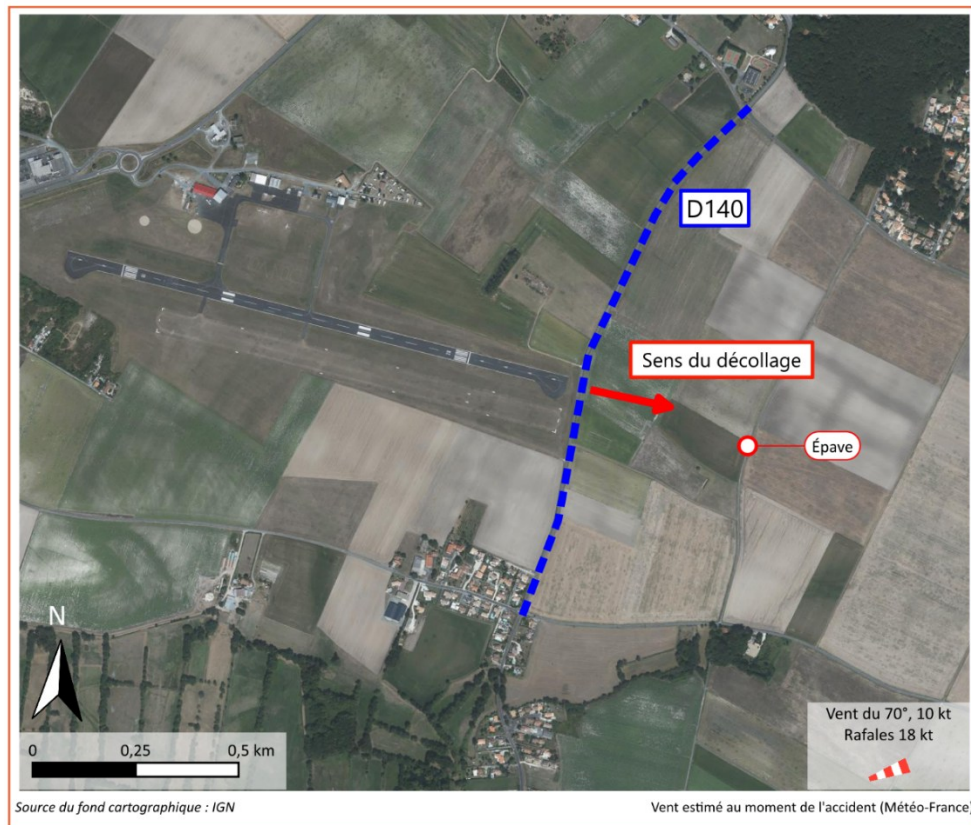


Figure 1 : vue aérienne de l'aérodrome de Royan et des zones survolées en montée initiale lors d'un décollage depuis la piste 10 (Source : BEA)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur l'ULM

Le Best-Off Nynja est un ULM multiaxes muni d'une structure tubulaire entoilée, à train tricycle et ailes hautes. Il est équipé d'un moteur Rotax 912 UL développant 80 ch. Le 67BYO était équipé d'un parachute de cellule.

Le manuel de vol indique que la vitesse maximale de vent de travers démontrée est de 15 kt.

La masse et le centrage de l'ULM étaient dans les limites indiquées par le constructeur.

2.2 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France au moment de l'accident étaient les suivantes : un ciel peu nuageux, une visibilité supérieure à 10 km et une température extérieure de 26 °C. Le vent était du 70° pour 10 kt avec des rafales à 18 kt, ce qui représente un vent de travers maximal de 9 kt en rafale pour un décollage de la piste 10 de l'aérodrome. Météo-France estime que le niveau de turbulence était faible.

Le METAR de 13 h 30 de l'aéroport de La Rochelle – Île de Ré (17), situé à 64 km au nord-nord-ouest de l'aérodrome de Royan – Médis, indiquait des conditions CAVOK avec un vent du 60° pour 13 kt. À la même heure, le METAR de l'aérodrome de Cognac – Châteaubernard, situé à 50 km à l'est, indiquait des conditions CAVOK avec un vent du 50° pour 9 kt.

2.3 Renseignements sur l'aérodrome

L'aérodrome de Royan – Medis dispose de deux pistes parallèles orientées 10/28. L'une est revêtue et la seconde est en herbe de dimensions respectives 1 255 m x 30 et 1 000 m x 60.

L'aérodrome dispose d'un service AFIS, ce dernier était fermé au moment de l'accident.

2.4 Renseignements sur le site et l'épave

L'épave se situe 460 m après l'extrémité de la piste 10. Elle a été retrouvée entière, regroupée et brûlée.

Les premières informations collectées sur le site de l'accident n'ont pas mis en évidence d'élément, concernant la structure ou les commandes de vol, ayant pu contribuer à l'accident.



Figure 2 : épave du 67BYO (Source : BEA)

Le groupe motopropulseur a été examiné au BEA. Cependant du fait de l'ampleur des endommagements, ces examens n'ont pas pu être exhaustifs. Aucune anomalie ayant pu contribuer à un dysfonctionnement du moteur n'a été constatée.

En outre, l'examen des débris de l'hélice n'a révélé aucun indice d'un couple moteur lors de l'impact avec le sol. Il n'a pas été possible de déterminer si cette absence apparente de couple résulte d'une action du pilote ou d'une défaillance du système motopropulseur.

2.5 Renseignements sur le pilote

2.5.1 Expérience du pilote

Le pilote, âgé de 84 ans, était titulaire d'une licence de pilote ULM avec les qualifications ULM multiaxes et emport de passagers depuis 2011. Préalablement, il possédait une licence de pilote privé d'avion PPL(A) délivrée en 1976, assortie d'une qualification de classe SEP, qui avait été maintenue valide jusqu'en 2010. D'après les relevés de la DGAC, le pilote totalisait au moins 366 heures de vol sur avion, dont 266 h en tant que commandant de bord. Depuis 2022, le pilote avait réalisé 37 heures de vol en tant que commandant de bord sur les ULM Nynja du club, dont 1 h 36 dans les trois derniers mois. Les deux derniers vols (pour un total de 1 h 45) faits avec un instructeur dataient d'août 2023. Son expérience totale sur ULM n'a pas pu être déterminée.

2.5.2 Renseignements médicaux et pathologiques

Le pilote avait été jugé inapte pour l'obtention d'une aptitude médicale de classe 2 lors d'une visite médicale réalisée en octobre 2009. Par la suite, le Conseil Médical de l'Aéronautique Civile (CMAC) a refusé la délivrance de l'aptitude médicale en février 2010 puis une deuxième fois en octobre 2011 à la suite d'une seconde visite médicale.

Le pilote prenait un traitement pour une pathologie cardiaque incluant des troubles du rythme. Les examens réalisés n'ont pas permis de déterminer si le pilote suivait l'entièreté ou non de son traitement.

Il n'a pas été possible de réaliser un examen du cœur lors de l'autopsie.

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Lors de la montée initiale, le pilote a perdu le contrôle de l'ULM qui est entré en collision avec le sol. L'enquête n'a pas permis d'établir les facteurs ayant contribué à cette perte de contrôle.

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.