



Accident de l'ULM multiaxes RANS S6 ES Coyote II
identifié **71HQ**
le samedi 20 septembre 2025
sur la plate-forme ULM du Creusot - Le Gros Chaillot (71)

Heure	Vers 10 h 25 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM ² détruit

**Maintien du second régime au décollage, décrochage
collision avec le sol**

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le jour de l'accident, un rassemblement est prévu entre plusieurs membres du club ULM de la plate-forme privée du Creusot - Le Gros Chaillot. À ce titre, le pilote de l'accident, qui est aussi le président du club, y rencontre le propriétaire du 71HQ, membre du club. Ils réalisent ensemble une visite prévol de l'ULM.

Le président décolle à bord du 71HQ vers 10 h 25 de la piste 29³. Lors du décollage, l'ULM prend une forte assiette à cabrer et à cinquante mètres de hauteur environ, s'incline soudainement en roulis à droite puis entre en collision avec la végétation puis le sol.

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen du site et de l'épave

L'épave est située environ 200 m au nord du seuil de la piste 11.

Les dommages constatés sur l'épave montrent que l'aéronef est entré en collision avec la végétation puis avec le sol avec une forte assiette à piquer.

Les commandes de vol étaient continues au moment de l'accident. Les volets étaient sur la position « premier cran ».

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 Piste non revêtue 300 m X 30.

Du carburant était présent dans les deux réservoirs. Le circuit carburant était continu. La manette des gaz a été retrouvée en position ralenti au moment de l'intervention des secours, néanmoins cette dernière a pu se déplacer lors de la collision. De même, le bouton de coupe-circuit, qui a été retrouvé actionné, a pu s'enclencher au moment de l'impact. Il n'a pas été possible d'évaluer le niveau de couple fourni par le moteur au moment de la collision. Le BEA n'a pas réalisé d'examen complémentaire du moteur en raison des différents témoignages n'indiquant pas de problème sur ce dernier.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de signe d'endommagement ou de mauvais fonctionnement préalable à la perte de contrôle.

2.2 Renseignements météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France à partir du modèle AROME, à 10 h, au niveau de la plate-forme ULM, sont les suivantes :

- un vent de direction variable avec une vitesse de 2 kt au niveau du sol. Le vent se renforce néanmoins rapidement avec l'altitude et atteint une vitesse de l'ordre de 20 kt, de secteur sud-sud-est, à une hauteur de 1 100 ft (2 600 ft d'altitude) ;
- des conditions CAVOK ;
- une température extérieure de 19,5 °C et une température de point de rosée de 13 °C.

L'un des membres du club, parti en vol avec un ULM pendulaire peu de temps après l'accident, indique que le vent venait du sud et que les conditions étaient turbulentes.

2.3 Renseignements sur l'ULM

Le RANS S6 ES Coyote II est un ULM multiaxes biplace. Le 71HQ avait une masse maximale au décollage de 421 kg et était équipé d'un moteur ROTAX 582 à deux temps développant 64 ch. Le RANS S6 dispose de quatre positions pour les volets : 0°, 11°, 30° et 43°. Le manuel d'utilisation recommande d'utiliser le 1^{er} cran (11°) lors des décollages. En outre, le manuel d'utilisation indique que la vitesse de rotation à une masse moyenne de 360 kg est de 55 km/h et que la vitesse de meilleur taux de montée est de 90 km/h avec les volets rentrés. L'ULM n'était pas équipé d'avertisseur de décrochage.

D'après la documentation d'entretien fournie par le propriétaire, l'aéronef n'avait pas volé depuis environ deux ans avant le vol de l'accident. Des opérations de maintenance et des roulages au sol ont été effectués pendant cette période d'après le suivi fait par le propriétaire. Le propriétaire ajoute que le carburant des réservoirs avait été vidangé et remplacé en mai 2025.

La masse et le centrage du 71HQ au moment de l'accident étaient dans les limites fixées par le constructeur.

2.4 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 63 ans, était titulaire d'une licence de pilote ULM. Il était qualifié sur pendulaire depuis août 1990 et sur paramoteur et multiaxes depuis avril 1993.

En outre, il avait été titulaire d'une licence de base de pilote d'avion⁴ délivrée en novembre 1991. Cette licence a été valide jusqu'en septembre 1994, date après laquelle elle n'a pas été renouvelée. Le pilote avait réalisé entre 1991 et 1994 82 heures de vol sur avion. D'après les témoignages, le pilote n'avait pas revolé sur avion ou ULM multiaxes dans les années ayant suivi.

À partir de janvier 2025, il avait repris les vols sur ULM multiaxes. Il totalisait 12 heures de vol en tant que commandant de bord et 5 h 30 avec un instructeur.

Le pilote était très expérimenté sur pendulaire et faisait notamment des compétitions d'atterrissages et décollages courts.

2.5 Témoignages

2.5.1 Témoins visuels

Trois membres du club ULM de la plate-forme, dont le propriétaire du 71HQ, ont assisté au décollage du 71HQ. Ils indiquent ne pas avoir vu le roulement au décollage, mais que lorsqu'ils ont aperçu l'ULM, ce dernier était légèrement décalé à droite de la piste, avec une forte assiette à cabrer et une vitesse faible. Arrivant au niveau de l'extrémité de la piste, alors qu'il était à une hauteur d'environ 50 m, l'ULM est soudainement parti en roulis à droite avant d'entrer en collision avec le sol. Les trois témoins indiquent avoir entendu le bruit constant du moteur lors du décollage.

Ils expliquent que le pilote avait repris le vol sur multiaxes début 2025 et qu'il volait sur un Super Guépard dans un aéroclub basé sur un autre aérodrome. Il avait notamment fait plusieurs posés-décollés en Super Guépard sur la plate-forme du Creusot quelques jours avant l'accident.

2.5.2 Complément d'information apporté par le propriétaire

Le propriétaire indique qu'il ne pilotait plus depuis deux ans en raison de problèmes de santé. Pour cette raison, il prévoyait de léguer le 71HQ au club ULM de la plate-forme dont il faisait partie.

Le matin de l'accident, il avait été rejoint par le président du club sur la plate-forme vers 9 h 30. Le propriétaire a effectué avec le président plusieurs vérifications sur l'ULM. Ils ont branché la batterie, ont regardé le moteur et plus particulièrement les bougies et le liquide de refroidissement, avant de faire tourner le moteur. Ils ont ensuite fait la visite prévol comme décrite dans le manuel d'utilisation de l'ULM.

Le président a par la suite voulu partir en vol avec l'ULM. Le propriétaire explique qu'il avait confiance dans les capacités de pilotage du président et que ce dernier connaissait les vitesses de décollage. Le propriétaire indique qu'il les lui avait notamment rappelées avant son départ en vol. Le propriétaire explique que lors du décollage il convient de faire une rotation vers 70 km/h, faire un palier d'accélération pour atteindre 90 km/h avant de prendre un taux de montée positif.

⁴ La licence de base de pilote d'avion permet à son titulaire de piloter seul à bord, de jour, un avion ou un planeur à dispositif d'envol incorporé du modèle de celui sur lequel il l'a obtenue et qui est exploité sans rémunération. Toutefois, il ne peut voler qu'en dehors des espaces contrôlés ou réglementés, dans un rayon de 30 km de son aérodrome de départ.

D'après le paragraphe 4.6.2 du chapitre IV de l'annexe de l'arrêté du 31 juillet 1981 relatif aux brevets, licences et qualifications des navigants non professionnels de l'aéronautique civile (personnel de conduite des aéronefs).

Il ajoute que les deux réservoirs de carburant de 30 l de l'ULM étaient pleins avant le vol. Selon lui, le moteur a fonctionné entre 15 et 20 minutes au sol avant le décollage.

2.5.3 Témoignage de l'instructeur du pilote sur Super Guépard

Le pilote de l'accident a fait sept vols avec un instructeur avant d'être autorisé à voler seul sur l'ULM Super Guépard. Cet instructeur indique que le pilote n'a pas eu de difficulté concernant le pilotage du multiaxes. Le nombre de vols réalisés était dû à certaines difficultés, notamment vis-à-vis de la gestion de la radio en espace aérien contrôlé.

L'instructeur indique que pour le Super Guépard équipé d'un moteur Rotax 912, il convient de décoller avec un cran de volet et de maintenir une vitesse de l'ordre de 100 km/h en montée initiale. Il ajoute que le Super Guépard est un aéronef accélérant rapidement et que pour ne pas dépasser la VFE de 115 km/h il est nécessaire de maintenir une forte assiette à cabrer.

La procédure de décollage du manuel d'utilisation du Super Guépard indique qu'il convient de commencer la rotation vers 60 km/h puis une fois les 90 km/h atteints, de « monter franchement ». Ce même manuel indique que la vitesse de meilleur taux de montée avec et sans volets est de 100 km/h et que la VFE est de 120 km/h.

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Lors du décollage, le pilote a très probablement maintenu une assiette à cabrer excessive après la rotation. L'ULM est probablement resté au second régime de vol et a progressivement perdu de la vitesse avant de décrocher puis d'entrer en collision avec le sol.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer au maintien au second régime de vol lors du décollage :

- l'absence d'expérience du pilote sur RANS S6 équipé d'un moteur Rotax 582 qui, contrairement au multiaxes sur lequel il avait volé récemment, ne permet pas d'effectuer un décollage avec une forte assiette à cabrer ;
- l'absence d'alarme de décrochage sur le 71HQ n'ayant pas permis d'attirer l'attention du pilote sur la faible vitesse d'évolution de l'ULM.

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.