

Accident survenu au multiaxes Guerin G1identifié **76OX**

le jeudi 6 octobre 2022

sur l'aérodrome de Lurcy-Lévis (03)

Heure	Vers 10 h 30 ¹
Exploitant	Aéroclub Jean-Pierre Chamignon
Nature du vol	Instruction
Personnes à bord	Instructeur et élève pilote
Conséquences et dommages	Instructeur et élève pilote décédés, ULM détruit

**Perte de contrôle, collision avec le sol après le décollage,
incendie, en instruction****1 DÉROULEMENT DU VOL***Note : Les informations suivantes sont principalement issues d'un témoignage.*

L'élève pilote, accompagné d'un instructeur, décolle vers 10 h 30 de la piste 24L² de l'aérodrome de Lurcy-Lévis pour un vol de navigation à destination de l'aérodrome de Moulin (03). Il s'agit de l'un des derniers vols de la formation de l'élève pilote en vue de l'obtention de sa licence de pilote d'ULM.

Un témoin voit l'ULM en phase de montée qu'il décrit comme normale. Occupé par son activité, il le perd de vue avant d'apercevoir un dégagement de fumée quelques secondes plus tard. Il se rend sur le site et découvre l'épave en feu.

L'épave de l'ULM est retrouvée 300 mètres après l'extrémité de la piste 24, décalée sur la gauche de l'axe de décollage.

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

² Piste non revêtue 670 m x 30.



Figure 1 : vue aérienne du site de l'accident (Source : BGTA, annotations BEA)

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen de l'épave

Le site de l'accident est un champ plat dégagé de tout obstacle.

L'ULM est entré en collision avec le sol avec le saumon gauche, puis a pivoté sur la gauche avant de prendre feu (voir **Figure 2**).



Figure 2: vue aérienne de l'épave (Source : BGTA, annotations BEA)

L'examen de l'épave a été limité en raison des dommages causés par l'incendie. La continuité des commandes n'a pas pu être vérifiée et il n'a pas été possible de déterminer la position des volets ni d'établir si le moteur délivrait de la puissance au moment de l'impact.

Aucune anomalie particulière n'a été identifiée lors de l'examen de l'épave pouvant expliquer l'accident.

Le parachute de sécurité de l'ULM s'est déclenché à l'impact.

2.2 Renseignements météorologiques

Les METAR de 10 h, 10 h 30 et 11 h de l'aérodrome de Nevers (58), situé à 32 km au nord-nord-est de Lurcy-Lévis, faisaient état d'un vent variable du 330° au 040° de 5 kt d'une situation CAVOK, d'une température de 15 °C et d'une température de point de rosée de 11 °C.

Analyse de Météo-France :

Sur le site et au moment de l'accident, la base des nuages se situait à une hauteur probable comprise entre 700 ft et 2 200 ft. La visibilité était probablement de 8 km avec quelques faibles pluies réduisant alors la visibilité vers 5 km. Le vent était du nord, de direction constante, d'une force de 5 à 9 kt.

2.3 Renseignements sur les pilotes

2.3.1 Renseignements sur l'instructeur

L'instructeur, âgé de 72 ans, était titulaire d'une licence de pilote d'ULM délivrée en 1986, associée aux qualifications multiaxes, paramoteur et pendulaire ainsi que des qualifications d'instructeur sur multiaxes et pendulaire. Il avait renouvelé sa qualification instructeur le 24 juin 2021. Il totalisait environ 2 100 heures de vol sur ULM et volait régulièrement sur l'ULM G1.

Il disposait précédemment d'une licence de pilote privé avion obtenue en 1968 puis d'une licence de pilote professionnel avion obtenue en 1983, associée aux qualifications de classes monomoteur à pistons (SEP), multimoteur à pistons (MEP). Il détenait également les qualifications de vol de nuit, largage de parachutistes, pratique de la voltige avancée, montagne « roues » et « skis » et remorquage planeur.

Il possédait également les qualifications d'instructeur de classe d'avions monomoteur et multimoteur (CRI-A) ainsi qu'une autorisation d'examinateur de vol (FE-A).

L'instructeur totalisait environ 18 800 heures de vol sur avion.

2.3.2 Renseignements sur l'élève pilote

L'enquête a disposé de peu d'éléments concernant ses titres aéronautiques et son expérience.

L'élève, âgé de 72 ans, aurait volé et obtenu une licence de pilote privé avion à l'étranger. De retour en France, il aurait pratiqué le vol en ULM sur différentes plates-formes dans le but d'obtenir sa licence de pilote d'ULM.

Un relevé des heures de vol de l'aéroclub de Lurcy-Lévis indique que dans les six derniers mois, l'élève pilote avait effectué 22 vols en instruction, totalisant 20 heures de vol. Le vol de l'accident était l'un des derniers de sa formation.

2.4 Aspects médicaux

2.4.1 Suivi médical aéronautique de l'instructeur

Le 26 novembre 1996, à la suite d'un problème médical, le centre d'expertise médicale du personnel navigant (CPEMPN) de Percy avait délivré à l'instructeur une aptitude médicale de classe 1 avec dérogation, lui permettant de continuer à piloter avec les priviléges de sa licence de pilote professionnel.

Le 8 janvier 2013, à la suite d'une décision du Comité Médical de l'Aviation Civile (CMAC), le CPEMPN de Percy l'a déclaré inapte classe 1, 2 et LAPL en application des paragraphes MED.B.010 (cardiologie) et MED.B.090 (oncologie) du règlement européen (UE) n° 1178/2011 dit « PART MED ». Il devait soumettre à nouveau son dossier après six mois et réaliser des examens complémentaires (échocardiographie, holter rythmique et évaluation de la fonction rénale), ce qu'il n'a pas fait.

En 2022, il a adhéré à la FFPLUM et a présenté un certificat médical qui portait la mention « *ne présente aucune contre-indication apparente à la pratique du vol en ULM* », établi par son médecin traitant qui ne possédait pas de qualification en médecine aéronautique.

2.4.2 Examens médicaux post-accident

L'autopsie de l'instructeur a mis en évidence que l'artère interventriculaire antérieure était bouchée à plus de 80 %.

Les analyses mettent en évidence la prise d'un traitement médicamenteux complexe en lien avec une maladie antérieure.

3 CONCLUSIONS

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

Scénario

Peu après le décollage, l'ULM est entré en collision avec le sol fortement incliné à gauche. En l'absence de témoin visuel direct et de données exploitables, l'enquête n'a pas permis de déterminer les circonstances de cette perte de contrôle.

La dégradation de la fonction cardiaque sous l'effet combiné de traitement médicamenteux et de l'avancée en âge de l'instructeur du 76OX, sans qu'il soit possible d'affirmer sa contribution à l'événement, a amené le BEA à se questionner sur la capacité de l'instructeur à faire face à une situation inattendue. Une panne réelle ou une erreur de pilotage de l'élève, qui par nature n'a pas encore acquis tous les automatismes, peut exiger de l'instructeur une réaction rapide qui va solliciter son organisme et possiblement entraîner une incapacité.

Enseignements de sécurité

Aspects médicaux et implication pour les tiers³

Dans sa rubrique « Enseignements de sécurité Aviation légère », le BEA a identifié le thème « aspects médicaux » dans ses bilans ULM de [2023](#) et de [2024](#).

Un pilote peut s'habituer aux symptômes qu'il ressent au point de ne plus en percevoir la fonction d'alerte (faiblesse musculaire, palpitation, etc.) et de ne pas remettre pas en cause ses activités. Le caractère imprévisible de la survenue d'une complication doit inciter à la réserve, en particulier lorsque les activités aériennes impliquent des tiers. L'accident du multiaxes [03AEN](#) du 11 septembre 2019 illustre également le caractère imprévisible d'une incapacité. À la suite d'une maladie coronarienne opérée, le pilote avait corrigé ses facteurs de risque cardio-vasculaire en adoptant une hygiène de vie et faisait l'objet d'un suivi médical assidu, tant cardiological que qu'aéronautique. Cependant, le pilote a probablement subi une incapacité lors du décollage alors qu'il entreprenait son neuvième remorquage de planeur.

Les maladies du cœur constituent des sources potentielles d'incapacités, en particulier en raison de réactions adrénnergiques liées à des facteurs comme les accélérations, les émotions, les efforts. Un pilote passionné par ses activités aériennes, lorsqu'il se voit déclarer une inaptitude aéromédicale, devrait garder à l'esprit les motifs ayant conduit à cette décision et en évaluer les conséquences pour adapter sa pratique de l'ULM, en particulier lorsque celle-ci implique des tiers afin de ne pas engager leur sécurité.

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.

³ Passagers, élèves-pilotes, largage de parachutistes ou remorquage de planeurs.