



**Accident** survenu à l'ULM multiaxes (classe 3) Skyranger  
identifié **988FC**  
le 18 février 2023  
à Païta (Nouvelle Calédonie)

|                          |                            |
|--------------------------|----------------------------|
| Heure                    | Vers 9 h 30 <sup>1</sup>   |
| Exploitant               | Privé                      |
| Nature du vol            | Vol local                  |
| Personne à bord          | Pilote                     |
| Conséquences et dommages | Pilote décédé, ULM détruit |

**Panne moteur, atterrissage forcé en campagne, collision  
avec un talus, incendie**

## 1 DÉROULEMENT DU VOL

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et de l'examen du site et de l'épave.*

Le pilote réalise un vol local depuis la plate-forme ULM de Nakutakoin avec l'un de ses amis à bord d'un autre ULM. Ils évoluent dans un espace aérien de classe G, sans contact radio avec un contrôleur et sans transpondeur. Après une vingtaine de minutes de vol, il signale par radio à son ami qu'il rencontre des problèmes moteur et qu'il va revenir vers Nakutakoin. Peu après, il annonce que « *le moteur est tombé en panne* ».

Il tente de réaliser un atterrissage forcé sur une zone dégagée, située sur un site d'enfouissement de déchets. Cette zone présente une pente descendante et le vent provient de l'arrière dans le sens de la trajectoire. L'ULM survole le site et ses roues touchent le sol quelques mètres avant un talus haut de plusieurs mètres, en bordure de la zone. L'ULM entre en collision avec le talus.

Des témoins présents sur le lieu de l'accident tentent de secourir le pilote, mais un incendie se déclare, les empêchant d'intervenir.

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote âgé de 52 ans était titulaire d'une licence de pilote ULM délivrée en juin 2022. Il totalisait 113 heures de vol sur ULM multiaxes, dont 20 sur Skyranger.

<sup>1</sup> Les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale. Il convient d'y soustraire 11 h pour obtenir l'heure en temps universel coordonné (UTC) le jour de l'événement.

## 2.2 Renseignements sur le site

L'accident s'est produit sur une zone dégagée, en terre de schiste compacte, mesurant environ 90 m dans le sens de la trajectoire de l'ULM. Elle présente une pente descendante comprise entre 5° et 10°. Des tas de pierres d'environ 1,70 m de haut se situaient avant la partie dégagée.

D'après les témoins présents sur le site, la trajectoire d'atterrissage de l'ULM était orientée vers le nord-ouest.



Figure 1 : zone d'atterrissage et trajectoire finale décrite par les témoins (Source : GTA)

## 2.3 Renseignements sur l'ULM et sur l'épave

L'ULM multiaxes Skyranger 988FC était équipé d'un moteur ROTAX 912UL (P) et d'une hélice tripale carbone PESZKE 1700/1950. Une déclaration d'aptitude au vol avait été déposée par le pilote en juillet 2022 à la suite d'une remise en état de vol (voir § 2.5.3).

Les examens réalisés sur l'épave n'ont pas permis d'identifier d'anomalie antérieure à l'accident. Les différents interrupteurs électriques ont tous été retrouvés en position coupée mais il n'a pas été possible de déterminer si ces coupures résultent d'un état préexistant, de la procédure utilisée par le pilote après la panne du moteur ou d'une action ultérieure lors des opérations de secours.

Les témoignages des premiers intervenants indiquent que de l'essence se trouvait à bord, ce qui est confirmé par l'intensité de l'incendie qui s'est ensuite déclaré.

## 2.4 Renseignements sur les conditions météorologiques

Au moment de l'accident, les conditions météorologiques étaient les suivantes :

- vent de l'est-sud-est à sud-est estimé entre 10 et 15 kt ;
- CAVOK ;
- QNH 1 012 hPa ;
- 28 °C.

## 2.5 Témoignages

### 2.5.1 Témoins sur le site de l'accident

Plusieurs témoins se trouvaient sur le site de l'accident. L'un d'entre eux explique avoir d'abord vu passer les deux ULM en direction du nord-ouest. Par la suite, il les a vus revenir en sens inverse. Il a vu l'un des ULM modifier brusquement sa trajectoire vers le nord-ouest avec une forte pente en descente. Après la collision de l'ULM avec le talus, il a tenté de porter assistance au pilote en le détachant mais n'y est pas parvenu. Il a ensuite vu des étincelles avant que l'ULM ne prenne feu et que les pompiers n'interviennent.

Plusieurs témoins ajoutent que juste avant l'accident l'ULM volait à très faible hauteur et qu'ils n'ont entendu aucun bruit de moteur.

### 2.5.2 Témoignage du pilote du second ULM

Le pilote du second ULM explique qu'avant le vol le pilote du 988FC lui a précisé disposer de 30 litres de carburant. Ils ont d'abord réalisé deux tours de piste avant de se diriger vers le nord-ouest, à 700 ft de hauteur.

Il précise qu'il se trouvait en avant du 988FC et ne le voyait pas. Après que le pilote du 988FC eut signalé des ratés moteur, puis une panne, le pilote du second ULM a fait demi-tour et a vu de nouveau le 988FC tandis que celui-ci arrivait au-dessus du site d'enfouissement.

Il ajoute que, peu de temps avant l'accident, le pilote du 988FC lui avait parlé d'une réparation réalisée sur un réservoir ou un raccord d'essence qui fuyait. Il sait que le pilote avait prévu de changer ses réservoirs.

### 2.5.3 Témoignage d'un mécanicien

Ce témoin est mécanicien automobile et ULM, ainsi qu'instructeur ULM. Il avait réalisé plusieurs interventions sur le 988FC. L'ULM n'avait pas volé pendant environ trois ans avant d'être remis en état de vol en septembre 2022. Le mécanicien a réalisé plusieurs interventions sur l'ULM mais certaines ont été mises en attente par le pilote pour des raisons de coût. Notamment, le mécanicien mentionne que la pompe à essence mécanique devait être changée et qu'une pompe électrique avait été rajoutée en secours. Il précise que le pilote était intervenu le matin du vol de l'accident pour réparer une fissure sur l'un des réservoirs ; ceux-ci étaient anciens et devaient être changés.

### 2.5.4 Témoignage d'un instructeur

Le pilote avait volé en instruction avec différents instructeurs à Nakutakoin, dont celui qui l'avait « lâché » sur le Skyranger. Cet instructeur explique qu'avant que le pilote ne l'achète, l'ULM avait fait l'objet de pannes et qu'une pompe à essence électrique avait été ajoutée à la pompe mécanique.

Lors d'un vol d'instruction qu'il a réalisé avec le pilote, une panne d'alimentation en carburant s'était produite et il avait recommandé au pilote d'utiliser la pompe électrique de façon permanente tant que la pompe mécanique ne serait pas changée. Le jour de l'accident, la pompe mécanique n'avait pas été changée.

Il précise avoir appris que peu avant le vol de l'accident le pilote avait entrepris des réparations sur les durites de réservoirs et/ou les réservoirs avec de la fibre résinée.

### 3 CONCLUSIONS

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.*

#### **Scénario**

Lors d'un vol de navigation, accompagné par un second ULM, le pilote a rencontré des problèmes de moteur. Il a décidé de faire demi-tour afin de revenir vers la plate-forme ULM de Nakutakoin. Peu après, le moteur a cessé de fonctionner, obligeant le pilote à réaliser un atterrissage forcé. Ce dernier a identifié une zone dégagée et a tenté d'y atterrir en évitant des tas de pierres situés juste avant. Il n'a probablement pas identifié la pente descendante ni la composante de vent arrière. Les roues de l'ULM n'ont touché le sol qu'à la fin de la zone dégagée et le pilote n'a pas pu éviter le talus situé à son extrémité.

Les raisons de la diminution totale de puissance n'ont pas été établies. Néanmoins, on ne peut pas exclure qu'un dysfonctionnement de la pompe à essence mécanique ou les interventions du pilote sur le circuit de carburant aient pu causer un défaut d'alimentation en carburant pendant le vol.

***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.***