

Accident du Paramoteur ITV Boxer 2 Medium identifié 76YD

survenu le 14 août 2021
à Életot (76)

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

Heure	Vers 16 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé

Perte de contrôle en montée initiale, collision avec le sol

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote décolle face au vent depuis une plate-forme privée située à environ 700 m au sud d'une falaise haute de 80 à 90 m, surplombant la Manche. Un témoin voit la voile partir en arrière alors que le paramoteur est en montée initiale et à une hauteur comprise entre 10 et 15 m du sol. Le pilote perd le contrôle du paramoteur qui bascule sur la droite puis heurte le sol.

Plusieurs témoins, pilotes d'ULM de classe 3 (multiaxe), rejoignent le site de l'accident pour porter assistance au pilote qui perd connaissance environ un quart d'heure plus tard puis décède malgré l'intervention des secours.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 72 ans, était titulaire d'un brevet de pilote ULM de classe 1 (paramoteur) depuis juin 2013. Son expérience de vol n'est pas connue.

L'autopsie n'a montré aucun élément susceptible d'avoir contribué à l'accident.

2.2 Renseignements météorologiques

Au moment de l'accident, les conditions météorologiques enregistrées au Havre, distant de 40 km, étaient : température de 23 °C, vent du nord pour 7 kt. L'un des témoins indique un vent du nord nord-est pour environ 10 kt et ajoute que les conditions étaient « idéales ».

La présence d'une falaise haute de près de 90 m, à 700 m au nord de la plate-forme, a pu être propice à la formation de « rouleaux aérologiques ». De telles instabilités peuvent se propager sur plusieurs centaines de mètres.

2.3 Examen de la voile

La voile a été examinée par le BEA avec l'assistance d'un spécialiste. Ces examens ont montré qu'elle se trouvait dans un état excellent, proche du neuf. Tous les réglages observés correspondent à ceux recommandés par le constructeur. Aucune anomalie susceptible d'expliquer le phénomène de départ en arrière observé par le témoin lors de la montée initiale n'a été relevée.

2.4 Témoignages

Plusieurs témoins, pilotes d'ULM de classe 3, expliquent que le pilote volait régulièrement à Életot. Ils précisent que la voile ne s'est pas repliée en vol et que le moteur continuait de fonctionner après la collision avec le sol.

L'un de ces témoins précise que le pilote était très minutieux. Avant de réaliser le vol, il a préparé la voile pendant 15 à 20 minutes. Ce témoin indique que lorsqu'il a porté assistance au pilote, ce dernier lui a dit ne pas avoir compris ce qu'il s'était passé.

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 du décollage par bonnes conditions météorologiques, à une hauteur estimée entre 10 et 15 m, le pilote est passé en avant de la voile et a perdu le contrôle de l'ULM. Il est possible que le pilote ait été surpris par des instabilités aérologiques engendrées par la présence d'une falaise haute de près de 90 m et située à 700 m au nord de la plate-forme.