

Chute du pilote en vol

Aéronef	ULM Pendulaire Take Off Merlin Xess 1200 identifié 27-ZC
Date et heure	9 août 2015 vers 17 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Bligny (10)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, appareil détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote effectue dans la journée six baptêmes de l'air avec des enfants, au départ de l'aérodrome privé de Bligny. En fin d'après-midi il décide d'entreprendre seul un dernier vol. Un témoin indique que l'ULM était en vol en palier à environ 200 mètres de hauteur et à 200 mètres à l'ouest de la piste lorsqu'il l'a vu effectuer une boucle au cours de laquelle le pilote est tombé de son appareil. L'ULM entre en collision avec le sol. Le pilote est retrouvé à 20 mètres de l'épave. La boucle de la ceinture ventrale, équipant le siège de l'ULM, est retrouvée ouverte.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Renseignements sur le pilote**

Le pilote, âgé de 53 ans, était titulaire d'une licence de pilote d'ULM et de la qualification de classe pour les ULM pendulaires depuis 1995. Il détenait également une qualification de classe pour les ULM multiaxes depuis 2008, ainsi que des autorisations d'instructeur ULM pendulaire et multiaxe respectivement depuis 2010 et 2014. Il totalisait plus de 3 000 heures de vol. Plusieurs connaissances du pilote indiquent qu'il ne pratiquait jamais de manœuvres acrobatiques avec son ULM pendulaire.

2.2 Renseignements sur l'épave

L'examen de l'épave a montré qu'un câble reliant le trapèze de direction au nez de l'aile a subi une rupture brutale par surcharge. Cette rupture est la conséquence d'un effort anormalement élevé, qui a pu survenir en vol après la perte de contrôle de l'appareil ou lors l'impact du pendulaire avec le sol. Le montant droit du trapèze s'est désolidarisé de son attache supérieure au niveau de ses deux rivets de fixation, ces derniers ayant été cisailés sous des efforts de torsion entre le tube et son articulation. Les efforts auxquels est soumis ce montant en vol ne permettent pas d'expliquer la désolidarisation.



Fig. 1 Aéronef du même type



Fig. 2 Montant droit du trapèze désolidarisé de son accrochage à l'aile



Fig. 3 Câble inférieur avant droit rompu

Aucune autre anomalie ayant pu contribuer à l'accident n'a été mise en évidence.

2.3 Conditions météorologiques

Les services de Météo France indiquent que la région de l'accident était soumise à une zone de temps très instable, mais que le département de l'Aube était épargné par les cellules orageuses. La station météorologique de Celles-sur-Ource, située à environ 20 km du lieu de l'accident, a relevé entre 15 heures et 16 heures UTC un vent maximal instantané du 340° pour 7 kt à 15 h 30 UTC.

2.4 Turbulences en pendulaire

Les pendulaires, en raison de leur faible charge alaire, sont sensibles aux turbulences. Si le pilote n'est pas correctement attaché, il peut être soulevé de son siège par une turbulence. L'équilibre de l'appareil est alors modifié, et l'aile peut prendre une assiette à cabrer puis partir en virage. Le pilote peut ainsi perdre le contrôle de son appareil.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause exacte de l'accident.

Néanmoins le pilote a pu décoller sans être correctement attaché. Une turbulence aurait alors pu le soulever de son siège, entraîner une perte de contrôle du pendulaire et la chute du pilote.