

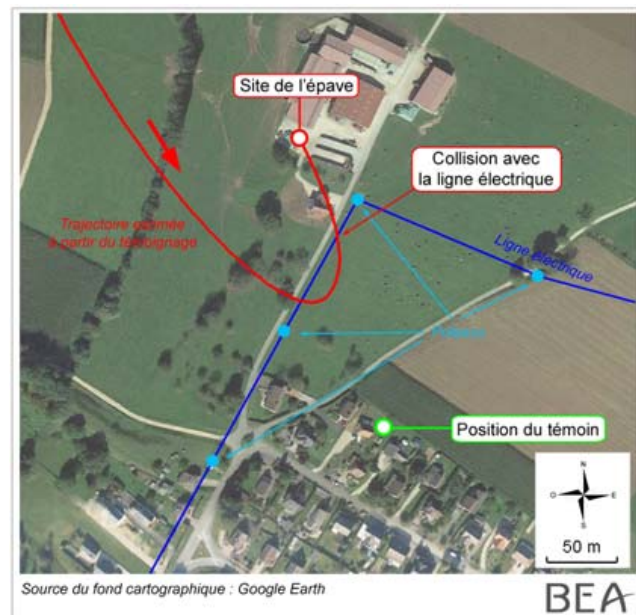
Heurt d'une ligne électrique lors d'une tentative d'atterrissage en campagne, collision avec le sol, au crépuscule

Aéronef	ULM pendulaire Classe II Cosmos identifié 68-HA
Date et heure	1 ^{er} novembre 2015 à 17 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Pfetterhouse (68)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM fortement endommagé

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale. Il convient d'y retrancher une heure pour obtenir l'heure UTC.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, propriétaire de l'ULM, décolle de la plate-forme ULM de Vieux-Ferrette (68) pour un vol local. De retour vers sa plate-forme, l'ULM tourne à faible hauteur à plusieurs reprises au-dessus de la commune de Pfetterhouse située à environ 11 km à l'ouest de sa destination. Il entre en collision avec une ligne électrique de moyenne tension puis s'immobilise contre des ballots de paille dans une cour de ferme.



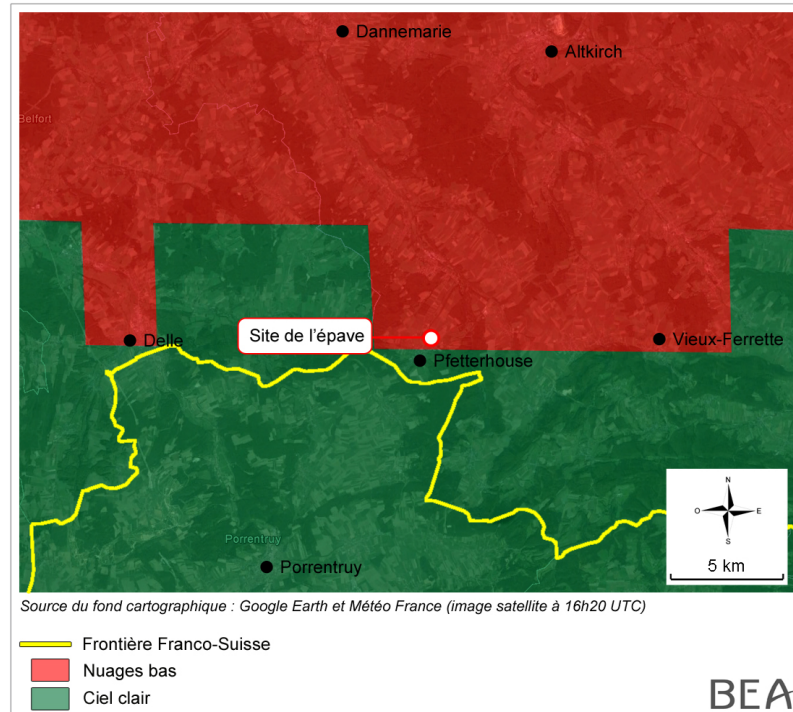
2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 57 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé d'ULM pendulaire de novembre 2010. Il n'avait pas de carnet de vol mais avait totalisé 40 heures de vol en 2015 dont 21 toutes sur type, dans les trois mois précédents.

2.2 Conditions météorologiques

La situation générale se caractérise par des conditions anticycloniques avec une forte humidité de basses couches (stratus, brouillards) sur la plaine d'Alsace et un ciel temporairement dégagé sur le Sundgau (région survolée lors du vol de l'accident) en milieu de journée, se recouvrant par le nord en fin d'après-midi.



Extrait de l'image satellite du 1^{er} novembre 2015 à 17 h 20

Les conditions estimées par les services de Météo France sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent de secteur nord entre 5 et 7 kt, rafales de 9 à 11 ;
- visibilité de 1 à 5 km, voire moins de 1 km ;
- température de 8° C, point de rosée de 8° C ;
- QNH 1029 hPa.

L'enquête n'a pas permis de savoir si le pilote avait pris conscience de la dégradation significative annoncée de la météo sur la région en fin de journée.

En France métropolitaine, par convention la nuit aéronautique débute trente minutes après le coucher du soleil (dès que le soleil se situe à plus de 6 degrés en dessous de la ligne d'horizon). Aux alentours de la commune de Pfetterhouse, la nuit aéronautique débutait environ à 17 h 46. Toutefois, compte-tenu des conditions météorologiques, il est probable que la luminosité au moment de l'accident était beaucoup plus faible qu'à d'autres endroits aux conditions plus favorables.

2.3 Témoignages

Le pilote du 68-HA avait indiqué à ses proches qu'il reviendrait atterrir sur la plate-forme ULM de Vieux-Ferrette pour 17 h 00. L'enquête n'a pas permis d'établir la raison de son retard.

Un pilote situé sur la plate-forme ULM de Vieux-Ferrette indique « *qu'il faisait beau le dimanche après-midi sur le terrain. C'est à partir de 17 heures que la situation a dégénéré à grande vitesse. En l'espace de dix minutes, un mur de brouillard s'est abattu sur le terrain et la visibilité horizontale ne dépassait plus vingt mètres. Un pilote, ancien instructeur, a réussi à atterrir in extremis sur la plate-forme, un autre pilote a atterri dans un champ à cinq kilomètres de la plate-forme et le troisième n'est pas rentré* ».

Un habitant situé à 200 mètres environ du site de l'accident indique avoir vu arriver l'ULM en provenance du nord-ouest à la hauteur des toits, quelques minutes avant l'accident. Il estime que le brouillard se situait à plus d'un kilomètre au nord-est du village. Il ajoute qu'il pensait que le pilote atterrirait dans un des champs entre sa maison et le lieu de l'accident. Il explique que le pilote s'est éloigné puis est revenu à deux reprises au-dessus de sa maison. Après avoir ensuite survolé la ligne électrique, le pilote a ensuite fait un demi-tour par la gauche en descente. A la sortie du virage, il a heurté la ligne, ce qui a déclenché un arc électrique.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le pilote s'est très probablement obstiné à revenir sur la plate-forme, et a tardé à prendre la décision d'atterrir en campagne. Après plusieurs tentatives, les conditions d'éclairage ne lui permettaient plus de détecter la présence de la ligne électrique.

Les facteurs suivants ont conjointement contribué à l'accident :

- le retard sur l'heure d'atterrissage prévue qui tenait compte de l'heure de la nuit ;
- la proximité géographique de sa destination ;
- la prise en compte insuffisante de la dégradation des conditions météorologiques.

La nuit aéronautique constitue une butée extrême. Sa prise en compte permet d'anticiper les décisions et d'adapter le vol le cas échéant.

Le BEA a publié une étude « *Objectif destination* »⁽²⁾ qui analyse un nombre significatif d'accidents survenus alors que les pilotes tentaient de rejoindre absolument leur destination après avoir occulté une à une les protections qui auraient permis d'éviter les événements.

⁽²⁾Etude « Objectif : destination » disponible sur le site internet du BEA à l'adresse https://www.bea.aero/uploads/tx_scalaetudessecurite/objectifdestination_01.pdf