

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 83-RB

Evénement :	collision avec le relief sans perte de contrôle.
Causes identifiées :	non prise en compte des conditions météorologiques sur le trajet avant le départ, préparation du vol insuffisante, obstination à suivre une route directe matérialisée par des indications GPS en conditions météorologiques défavorables.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	ULM I.C.P. MX 740 Savannah, multiaxes.
Date et heure :	dimanche 28 octobre 2001 vers 13 h 30.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Saint-Maurice-Navacelles, lieu-dit La Millade (34) altitude 700 m.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote 68 ans, UL de 1999, 350 heures de vol dont 200 sur type et 15 heures dans le mois précédent.
Conditions météorologiques :	au poste climatique du Caylar, altitude 732 m, situé à 15 km à l'ouest du site de l'accident : visibilité 2 à 10 km, nébulosité Stratus 8/8, température 15 °C, QNH 1027 hPa. AD Montpellier-Fréjorgues à 11 h 30 situé à environ 45 km au sud-est du site de l'accident : vent 080°/ 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, 3/8 à 480 m et 6/8 à 740 m, température 19 °C, température du point de rosée 16 °C, QNH 1027 hPa. Carte TEMSI Euroc 9 h 00 UTC : voir annexe 2.

Circonstances

Le pilote décolle vers 11 h 00 de Condom (32) à destination de Vinon-sur-Verdon (83). Abordant le Causse du Larzac, les conditions météorologiques se dégradent contraignant vraisemblablement le pilote à perdre de la hauteur pour conserver la vue du sol. L'ULM s'écrase sur la pente ouest de la montagne de la Séranne à une altitude de sept cents mètres.

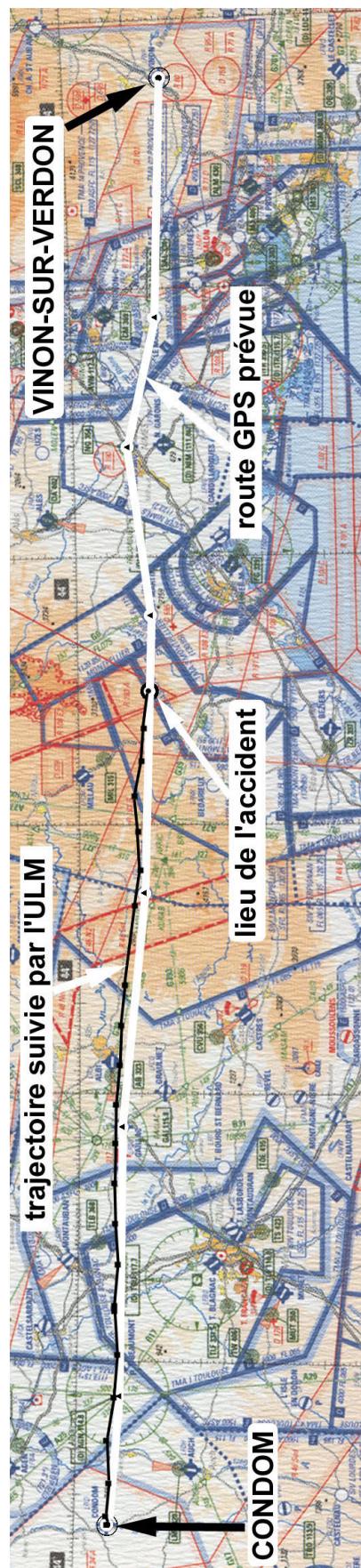
- L'analyse de la trajectoire finale et les examens pratiqués sur l'épave ainsi que le lieu de l'impact montrent que l'appareil a percuté le relief suivant une trajectoire horizontale et avec une vitesse importante. L'exploitation des données contenues dans le GPS retrouvé dans l'épave a permis de reconstituer la trajectoire complète du vol (voir annexe 1) et de confirmer que la vitesse de l'ULM était de l'ordre de 130 km / h jusqu'à l'impact.
- Un témoin sur l'aérodrome de Condom indique que les conditions météorologiques étaient favorables à un vol à vue.
- Aucun document météorologique n'a été retrouvé dans l'épave et à proximité.
- Un document retrouvé dans l'épave a permis de constater que l'ULM se trouvait sur le tracé prévu par le pilote. Ce tracé correspond d'ailleurs à la reconstitution réalisée à partir de l'exploitation du GPS.
- Plusieurs témoins rapportent qu'au moment de l'accident, des nuages bas accrochaient tous les reliefs proches du site de l'accident.

Les recherches ont été déclenchées le lendemain après l'alerte d'un proche. Les services de secours ont retrouvé l'ULM le 1^{er} novembre 2001.

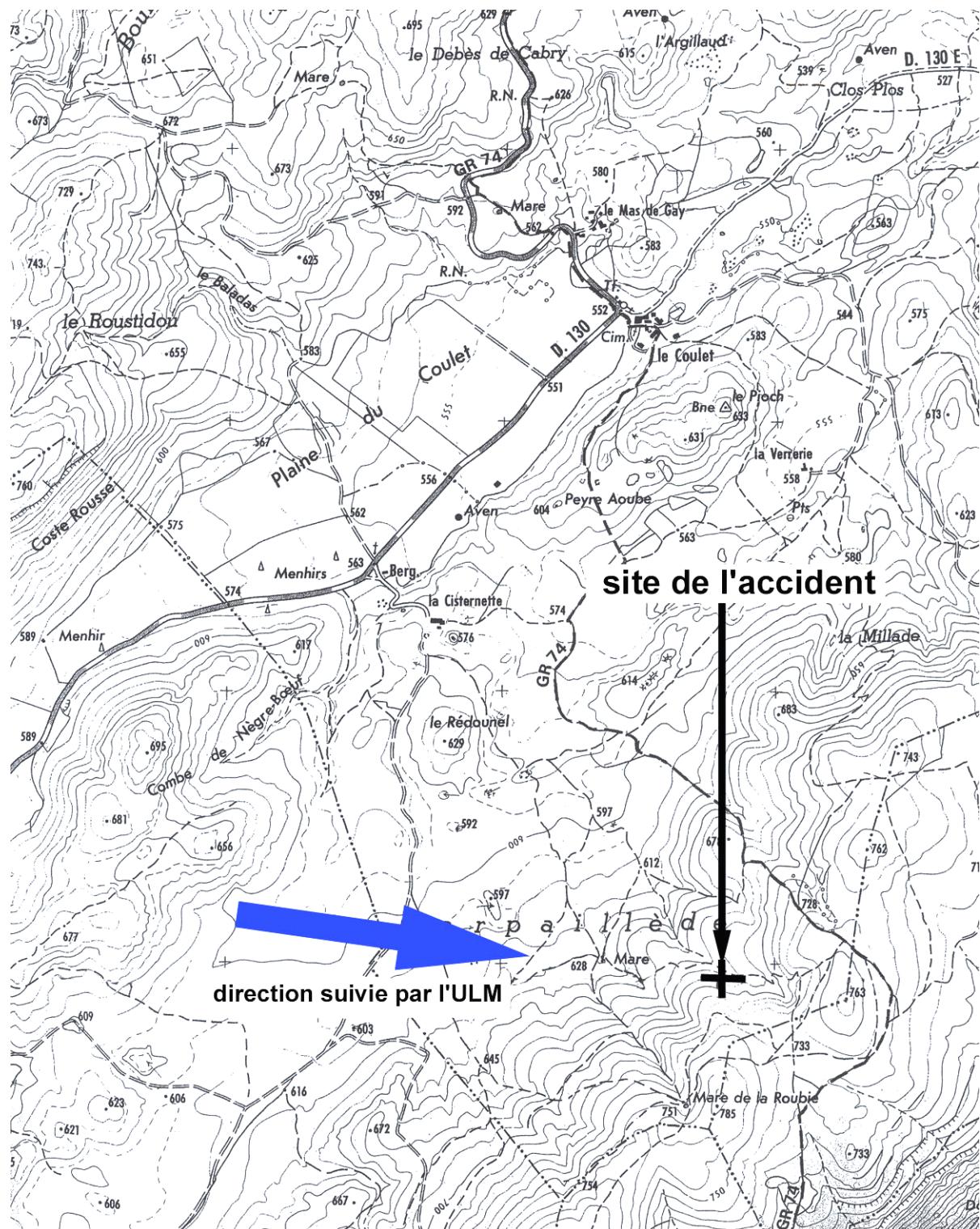
L'enquête a établi que le pilote n'a contacté aucun organisme de contrôle avant l'accident.

Annexe 1

accident du 83-RB le 28 octobre 2001

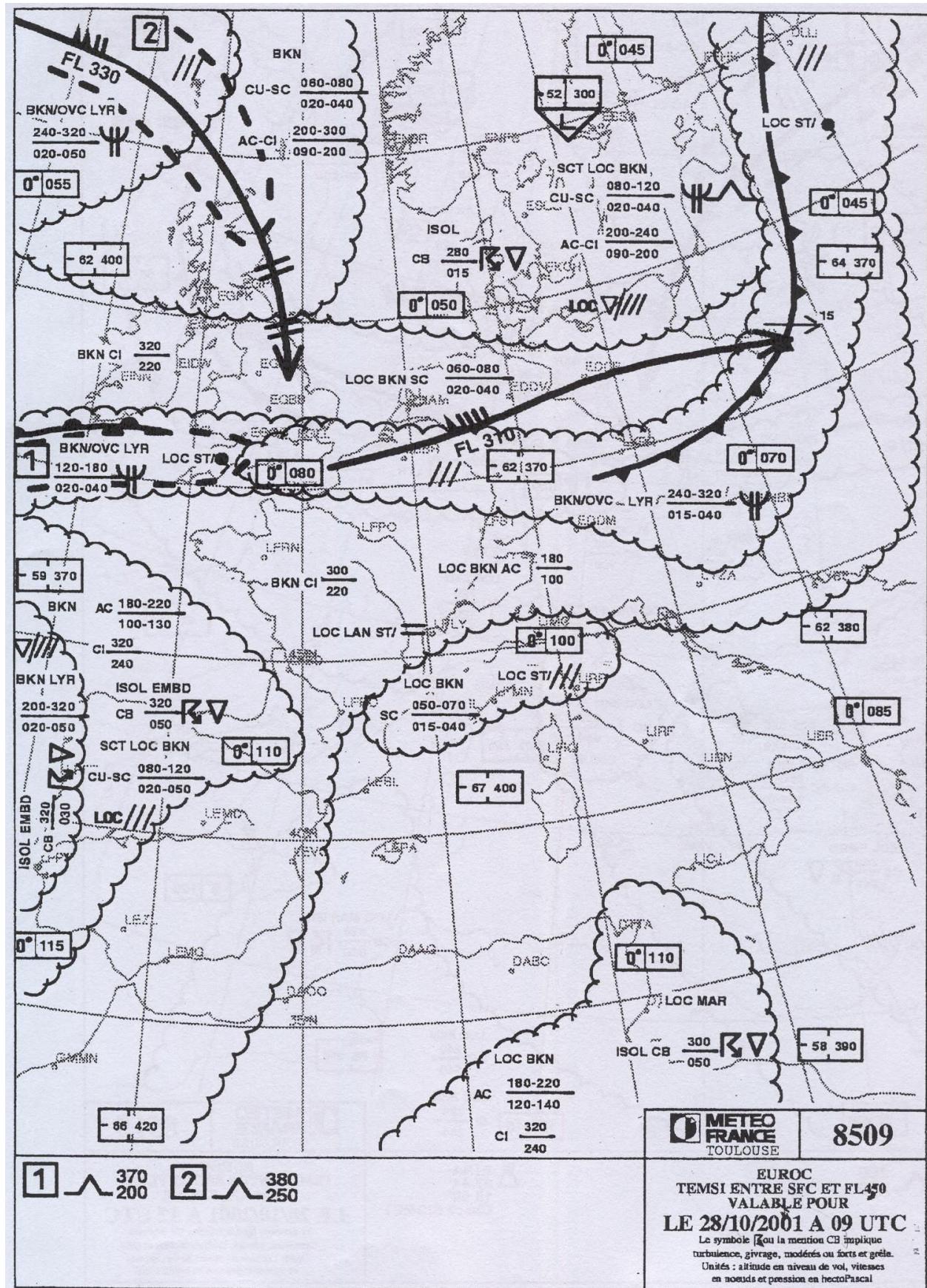


accident du 83-RB le 28 octobre 2001



Annexe 2

accident du 83-RB le 28 octobre 2001



METAR

LFML *Marseille Provence* 280900Z 08003KT 9000 FEW040 BKN090 18/13 Q1027 NOSIG=
LFMO *Orange* 280900Z 00000KT 9999 BKN056 16/14 Q1027=
LFMT *Montpellier Méditerranée* 280900Z 07006KT 9999 SCT016 BKN024 18/15 Q1027
NOSIG=
LFMX *Château Arnoux Saint-Auban* 280900Z 35006KT CAVOK 13/08 Q1028=
LFTW *Nîmes Garons* 280900Z 11007KT 9999 FEW016 SCT046 17/13 Q1027 NOSIG=
LFML *Marseille Provence* 280930Z 09003KT 9000 FEW040 BKN090 19/14 Q1027 NOSIG=
LFMI *Istres* 281000Z 09005KT CAVOK 19/13 Q1027 NOSIG=
LFMO *Orange* 281000Z 05001KT 9999 BKN060 SCT150 18/14 Q1027=
LFMT *Montpellier Méditerranée* 281000Z 08005KT 9999 SCT016 BKN022 19/16 Q1027
NOSIG=
LFMX *Château Arnoux Saint-Auban* 281000Z 01006KT 9999 FEW046 BKN053 14/09 Q1028=
LFTW *Nîmes Garons* 281000Z 12009KT 9999 FEW015 BKN130 19/14 Q1027 NOSIG=
LFML *Marseille Provence* 281030Z 06003KT 9999 FEW030 BKN090 20/14 Q1027 NOSIG=
LFMI *Istres* 281047Z 10005KT 9999 FEW031 SCT060 BKN140 20/14 Q1027 NOSIG=
LFML *Marseille Provence* 281100Z 14003KT 9999 FEW030 BKN090 21/14 Q1027 NOSIG=
LFMO *Orange* 281100Z 00000KT 9999 BKN060 SCT150 20/14 Q1028=
LFMX *Château Arnoux Saint-Auban* 281100Z 01005KT 340V050 9999 FEW046 BKN053 15/08
Q1028=
LFTW *Nîmes Garons* 281100Z 13010KT 9999 FEW030 BKN130 19/14 Q1027 NOSIG=
LFML *Marseille Provence* 281130Z 35003KT 9999 FEW030 BKN090 21/14 Q1027 NOSIG=
LFML *Marseille Provence* 281200Z 33003KT 9999 FEW020 SCT033 BKN090 21/14 Q1027
NOSIG=
LFMO *Orange* 281200Z 00000KT 9999 BKN040 SCT150 20/13 Q1027=
LFMT *Montpellier Méditerranée* 281200Z 12004KT 070V150 9999 SCT014 BKN022 20/17
Q1027 NOSIG=
LFMX *Château Arnoux Saint-Auban* 281200Z 01005KT 9999 FEW046 BKN053 16/08 Q1028=
LFTW *Nîmes Garons* 281200Z 15007KT 9999 SCT030 SCT130 19/15 Q1027 NOSIG=

TAF

LFMI *Istres* 281100Z 281221 14010KT CAVOK TEMPO 1217 17012KT FEW040 SCT060
BKN080BECMG 1719 34008KT=.
LFMI *Istres* 281100Z 281812 34007KT CAVOK TEMPO 03..067000 NSC BECMG 1012 34012KT
9999 FEW033=
LFML *Marseille Provence* 281100Z 281221 16005KT 9999 FEW030 BKN090 BECMG 1518
16008KT FEW030 SCT100 BECMG 1921 FEW023=
LFML *Marseille Provence* 281100Z 281812 16008KT 9999 FEW030 SCT100 BECMG 1921 FEW023
PROB30 TEMPO 04086000 SCT010=
LFMT *Montpellier Méditerranée* 281100Z 281221 0800BKT 9999 SCT016 SCT022 TEMPO 1215
14010KT 8000 SCT016 BKN020 BECMG 15179999 SCT04.0 BKN100 BECMG 1820
VRB03KT=
LFTW *Nîmes Garons* 281100Z 281221 12010KT 9999 FEW015 BKN123 BECMG 1315 14010KT
9999 SCT040 SCT130 TEMPO 1821 VRB04KT 9999 SCT040=