

**Perte de contrôle en vol lors d'une évolution de voltige aérienne en baptême de l'air,
collision avec la surface de l'eau**

Aéronef	ULM amphibie Fly Synthesis Catalina NG identifié 50-PT
Date et heure	Mercredi 17 août 2011 à 16 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Société
Lieu	Lingreville (50)
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, ULM détruit

⁽¹⁾Heure locale.**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle avec un passager de l'aérodrome de Granville (50) pour un vol local d'une quinzaine de minutes dans le cadre d'un baptême de l'air payant.

L'enregistrement vidéo d'un témoin montre une séquence de vol où le pilote effectue quelques virages, puis une montée avec une assiette à cabrer importante. Au sommet de la trajectoire, l'ULM fait une abattée en virage à droite, puis l'ULM décroche brutalement. L'ULM s'engage en vrille au cours de laquelle l'assiette à piquer augmente fortement. Après le troisième tour de vrille, le pilote parvient à stopper la rotation et commence à redresser l'assiette. L'ULM entre ensuite en collision avec la surface de l'eau.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident.

Le passager du vol précédant l'accident avait demandé au pilote d'effectuer un vol à « sensations ». Le pilote a alors exécuté des figures de voltige. Le passager du vol de l'accident avait demandé au pilote d'effectuer un vol similaire.

L'arrêté du 10 février 1958⁽²⁾ portant réglementation de la voltige aérienne pour les aéronefs civils définit la voltige aérienne comme « tout vol au cours duquel un aéronef effectue intentionnellement des manœuvres comportant un changement brusque d'assiette, une position inhabituelle ou une variation inhabituelle de la vitesse, généralement associées à des variations importantes de niveau ». Le manuel d'utilisation publié par le constructeur mentionne que les manœuvres acrobatiques sont interdites et liste les techniques de pilotage à employer pour sortir d'un décrochage ou d'une vrille involontaire

Le pilote détenait une licence ULM mais pas de qualification de voltige. L'enquête n'a pas permis de déterminer si le pilote avait été sensibilisé aux risques d'entrée accidentelle en décrochage ou en vrille.

Le pilote avait démonté le manche du côté passager dans l'intention de prévenir toute action involontaire sur cette commande. Sur cet ULM, les palonniers ne peuvent pas être démontés.

⁽²⁾ https://www.sia.aviation-civile.gouv.fr/dossier/texteregle/RDA_TA_PART_001.pdf.

CONCLUSION

L'accident est dû à la décision du pilote de réaliser des évolutions de voltige à une hauteur insuffisante.

La demande du passager a pu générer une pression qui a incité le pilote à entreprendre des évolutions de voltige.

L'enquête n'a pas permis de déterminer si le passager a agi involontairement sur les palonniers.