



**Accident** de l'ULM Multiaxes Comco Ikarus C42-B  
identifié **87GQ**  
survenu le 9 juillet 2018  
à Durbans (46)

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

<b>Heure</b>	Vers 11 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personnes à bord</b>	Pilote et un passager
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager décédés, ULM détruit

**Perte de contrôle, collision avec le sol,  
lors de l'approche**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle de la plate-forme ULM de la Geneytouze (87) à destination de l'aérodrome de Figeac Livernon (46). Il est accompagné par le propriétaire de l'ULM, assis en place droite. Un témoin, situé à proximité du site de l'accident, indique qu'il voit passer l'ULM, moteur en fonctionnement, à très faible hauteur, en direction du seuil de la piste 11 revêtue. Il voit ensuite l'ULM « *battre des ailes* » avant d'entrer en collision avec le sol à plat.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

**2.1 Renseignements sur le pilote et le passager**

<sup>(2)</sup>Single Engine  
Piston (Monomoteur  
à piston).

Le pilote, âgé de 70 ans, était titulaire d'un brevet UL assorti d'une qualification d'instructeur valide. Il possédait également une licence de pilote privé avion PPL(A) assortie des qualifications SEP<sup>(2)</sup> et instructeur, non valides depuis 2015.

Il totalisait 2 124 heures de vol, sur avion. L'enquête n'a pas permis de déterminer son expérience sur ULM.

Le passager, propriétaire de l'ULM, âgé de 70 ans, était lui aussi titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL (A) non valide depuis 2016 et d'un brevet UL. Il totalisait 190 h sur avion.

## 2.2 Renseignements sur les conditions météorologiques

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

- vent du 010° pour 10 kt, rafales entre 15 et 18 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- température 25 °C ;
- QNH 1 021 hPa.

## 2.3 Renseignements sur le site et l'épave

Le site de l'accident est situé dans une parcelle de chaume entourée de végétation, à environ 200 m du seuil de la piste 11 revêtue de l'aérodrome de Figeac Livernon.



Source : Google Earth

Figure 1 : position de l'épave

L'épave était regroupée et toutes les parties qui constituaient l'ULM étaient présentes. Les commandes de vol étaient continues.

Ni le circuit carburant, ni le moteur ne présentaient d'anomalie susceptible d'expliquer une défaillance de celui-ci.

L'absence de trace au sol indique que la vitesse horizontale était faible. Les observations sur le site et l'épave sont compatibles avec un décrochage à faible hauteur. Il n'existe pas d'enregistrement permettant de confirmer cette hypothèse.

Le parachute de secours qui équipait l'ULM n'a pas été déclenché.



Source : BEA

Figure 2 : épave sur le site

## 2.4 Trajectoire

La description de la trajectoire faite par les témoins indique que l'avion convergeait vers le seuil de la piste 11 revêtue au cap 150°, à basse hauteur et à faible vitesse.

## 2.5 Communications

Aucun message de panne ou de détresse n'a été entendu sur la fréquence. La fréquence d'auto information n'est pas enregistrée.

## 3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'accident résulte vraisemblablement d'un décrochage à faible hauteur et à faible vitesse, probablement lors d'une approche directe pour la piste 11 revêtue.

La composante de vent arrière a pu avoir une influence sur la gestion de la vitesse en approche et ainsi sur la perte de contrôle.