



⁽¹⁾L'indicatif radio de l'ULM était F-JULP.

⁽²⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Accident de l'autogire – Autogyro MTO Sport 8.4 Turbo identifié **34AKC**⁽¹⁾ survenu le 3 août 2018 à Lansargues (34)

Heure	Vers 11 h 10 ⁽²⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Navigation
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM détruit

Perte de contrôle en vol, collision avec le sol, incendie

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des données GPS d'une tablette retrouvée à bord de l'ULM et d'un témoignage.

Le pilote décolle vers 11 h 00 (point **1** de la figure 1 ci-après) d'une piste privée située sur la commune des Saintes-Maries-de-la-Mer (13), en direction de l'aérodrome de Montpellier-Candillargues (34).

Environ deux minutes après le décollage, l'autogire est à une altitude de 900 ft puis descend rapidement jusqu'à 200 ft **2**, avant de remonter vers 800 ft. Pendant les sept minutes suivantes, il vole à une altitude comprise entre 700 ft et 970 ft vers sa destination **3**.

Après dix minutes de vol, à une altitude de 900 ft, l'autogire débute une descente avec une faible pente. Puis cette dernière s'accroît **4** et à 450 ft, lorsqu'il approche un marécage et un troupeau d'animaux, l'ULM effectue un virage serré par la gauche en montée **5**.

L'autogire entre en collision avec le sol et prend feu **6**.

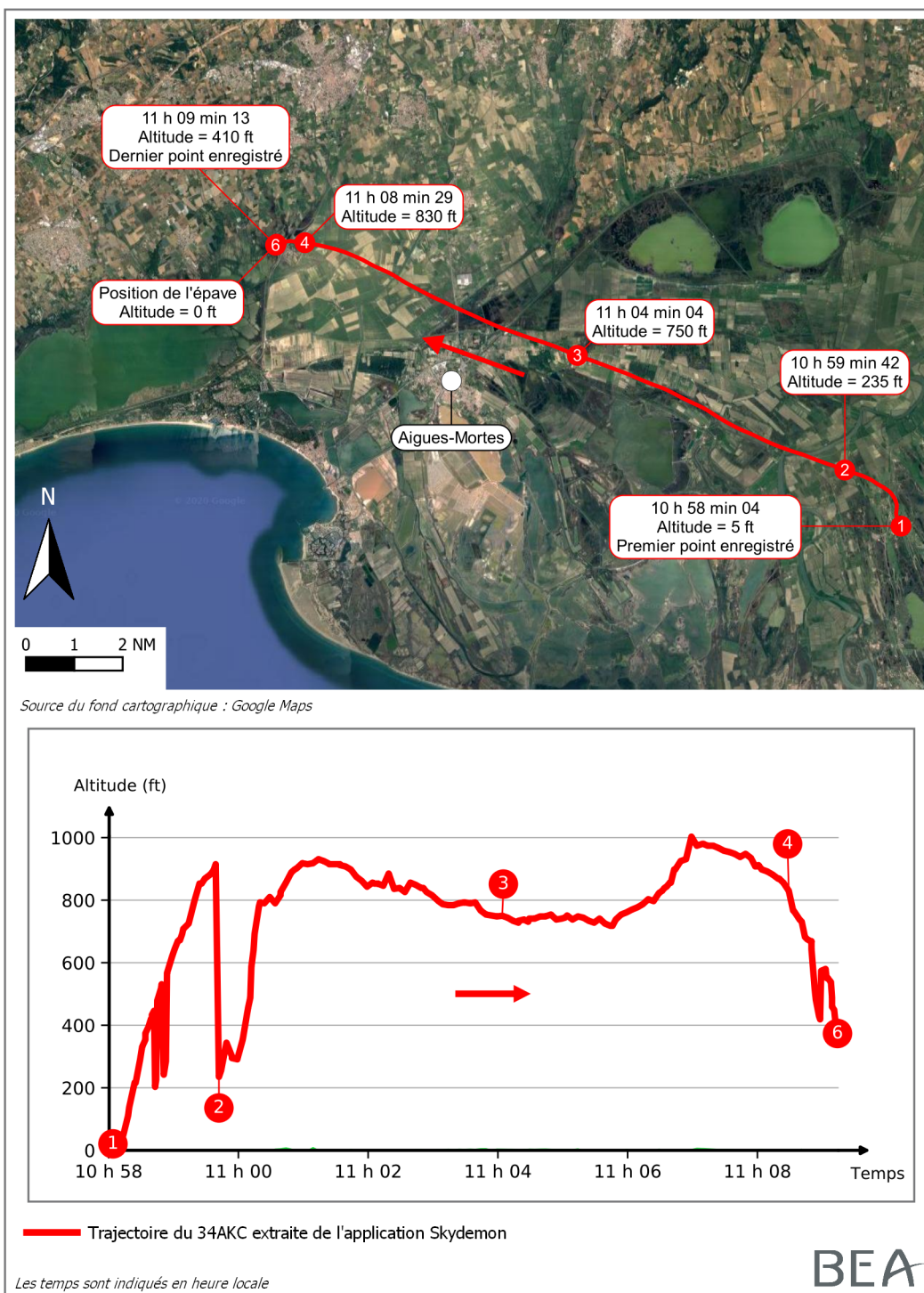


Figure 1 : Trajectoire issue des données GPS

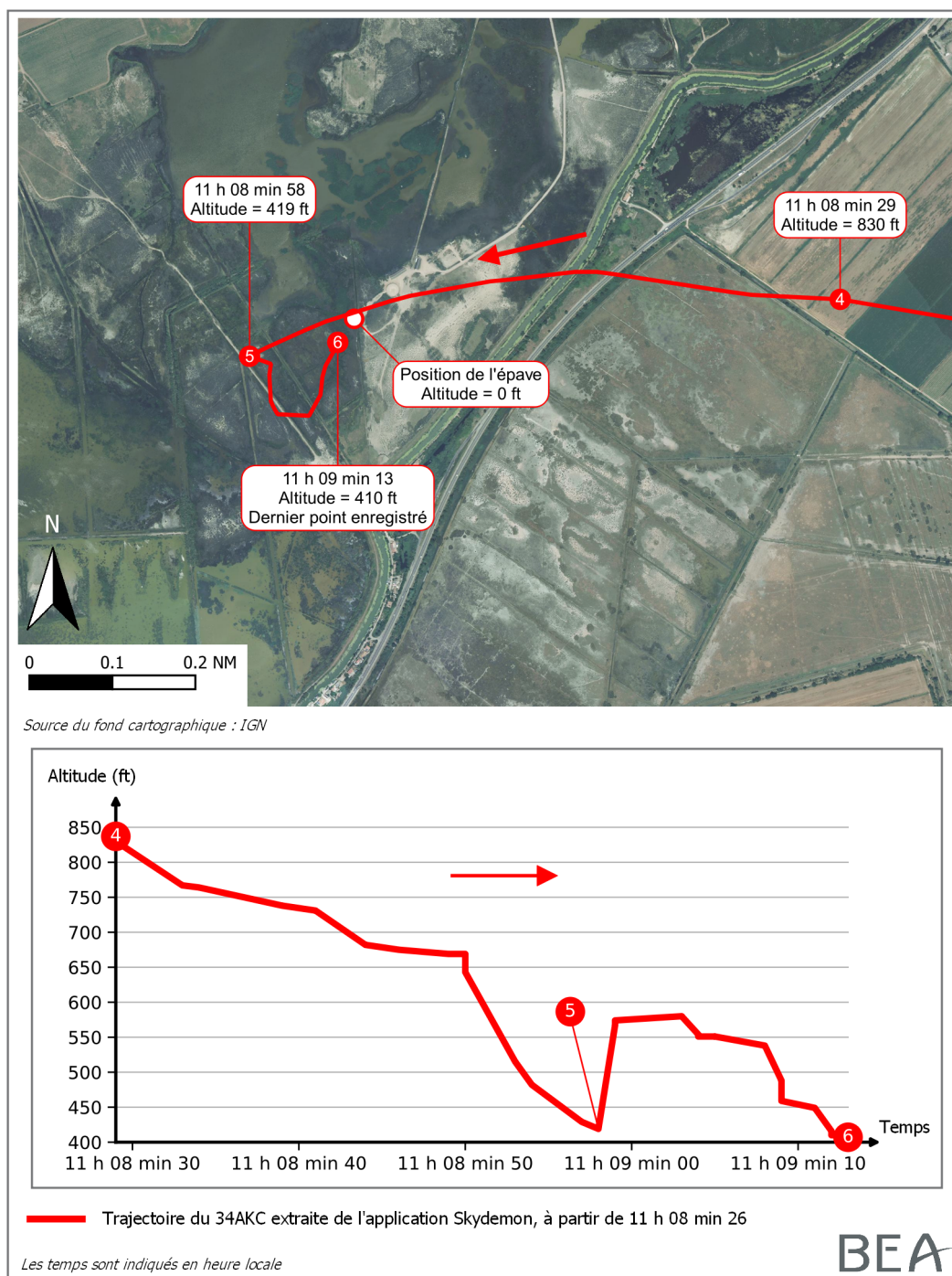


Figure 2 : Trajectoire de la fin du vol issue des données GPS

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignement sur l'aéronef

L'autogire identifié 34AKC était un aéronef de marque Autogyro MTO Sport dont la structure est métallique. L'ULM dispose de deux places en tandem dans un cockpit ouvert. Il est équipé d'un moteur Rotax 914UL turbo de 115 ch.

Le 34AKC a été construit en 2012. La documentation de maintenance mentionne une visite de 400 h effectuée en février 2018. Bien que ne figurant pas dans cette même documentation, le mécanicien indique que la visite de 500 h avait été effectuée.

⁽³⁾Formé par le BEA, un EPI est un agent de l'aviation civile qui intervient ponctuellement à la demande du BEA, et sous son autorité, pour effectuer les premiers actes d'enquête.

2.2 Renseignement sur le site et l'épave

L'épave est située dans une zone marécageuse au sud-est de la commune de Lansargues (34) à environ 3,5 km de l'aérodrome de Montpellier-Candillargues (34) et 25 km du lieu de décollage.

Elle est concentrée et a été détruite par un incendie consécutif à la collision avec le sol (voir figure 3).

En coordination avec le BEA, un enquêteur de première information (EPI⁽³⁾) a réalisé l'examen de l'épave sur le site de l'accident.

L'épave a ensuite été déplacée dans un hangar à proximité du site avant d'être transportée au BEA pour un examen détaillé. Celui-ci a été limité compte tenu des dommages occasionnés par l'incendie. Les constats suivants ont pu être établis :

- ☐ l'examen limité du moteur n'a pas mis en évidence de ruptures des ensembles mécaniques ;
- ☐ le circuit de carburant, incluant les carburateurs, a été partiellement détruit ; sa continuité et sa fonctionnalité n'ont pu être confirmées ;
- ☐ l'endommagement des pales de l'hélice indique que le moteur fonctionnait au moment de l'impact, sans qu'il soit possible de déterminer la puissance délivrée ;
- ☐ l'examen détaillé des commandes de vol n'a pas montré de rupture préalable à celles occasionnées par la collision avec le sol ; la commande de direction et la chaîne de commande tangage/roulis étaient continues avant cette dernière ;
- ☐ les ruptures brutales du train principal droit et du train avant, ainsi que l'endommagement des pâles du rotor principal indiquent une position fortement inclinée vers la droite de l'aéronef lors son contact initial avec le sol ;
- ☐ les ruptures identifiées sur l'aéronef sont toutes consécutives à l'impact.

Les examens menés n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident. Toutefois les endommagements occasionnés par l'incendie n'ont pas permis un examen exhaustif de l'ULM et de son moteur.



Source BEA

Figure 3 : Photos du site et de l'épave

2.3 Renseignements météorologiques

La station de mesure de Météo-France installée près de Marsillargues (34), à environ cinq kilomètres du lieu de l'accident, indiquait au moment de l'accident :

- ☐ vent du 040° pour 6 kt ;
- ☐ nébulosité faible dans l'étage inférieur ;
- ☐ températures, extérieure 31,5 °C et point de rosée 17,4 °C.

2.4 Témoignage

Un témoin, situé dans un pré, indique que l'ULM est arrivé de l'est et en descente. Il précise que l'ULM était alors à une dizaine de mètres du sol avec une faible vitesse sans pouvoir en donner une estimation. L'ULM a soudain effectué un virage serré par la gauche avant de piquer, entrer en collision avec le sol et s'embraser. Il indique par ailleurs que le bruit du moteur n'était pas régulier et évoque des ratés moteur.

2.5 Renseignement sur le pilote

Le pilote, âgé de 64 ans, détenait une qualification de pilote d'ULM autogire depuis février 2012 avec l'autorisation d'emport de passager depuis juin 2014. L'expérience du pilote n'a pas pu être précisément établie mais, d'après les témoignages, il totalisait environ 550 heures de vol sur autogire dont 500 sur le 34AKC dont il était propriétaire depuis 2013. Le pilote avait effectué toute sa formation dans la région de l'accident, qu'il connaissait bien.

3 - CONCLUSION

Au cours d'un vol de navigation, le pilote a perdu le contrôle de son autogire qui est entré en collision avec le sol. Un incendie s'est déclaré à la suite de l'impact.

L'enquête n'a pas permis de déterminer les raisons qui ont conduit le pilote à évoluer à faible hauteur et en particulier s'il était confronté à une défaillance technique.