



## Accident du paramoteur ITV Boxer 2 identifié 82-OT

survenu le 5 juillet 2020  
à Pommevic (82)

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

<b>Heure</b>	Vers 9 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Nature du vol</b>	Instruction
<b>Personne à bord</b>	Élève pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Élève pilote décédé, aéronef détruit

### Perte de contrôle en montée initiale, collision avec une ligne électrique, en instruction solo

#### 1 - DÉROULEMENT DU VOL

L'élève pilote décolle sous la supervision de son instructeur pour réaliser un circuit de piste en vol solo. Lors de la montée initiale, l'instructeur qui est au sol identifie une oscillation en roulis. Il donne des instructions par radio à l'élève pilote qui ne parvient pas à stabiliser le paramoteur. Le mouvement s'amplifie et le paramoteur heurte un câble électrique situé à un kilomètre du seuil de piste, puis s'écrase.

#### 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

##### 2.1 Élève pilote

Âgé de 48 ans, l'élève pilote avait débuté sa formation en paramoteur à pied en 2018. Il était rapidement passé au paramoteur à chariot qu'il considérait plus confortable. Il avait volé en juin 2020 avec son instructeur sur un paramoteur à chariot. Il n'avait réalisé qu'un seul vol en solo.

##### 2.2 Le paramoteur

L'ULM paramoteur était composé d'une voile ITV BOXER 2, d'un chariot Adventure Fun Flyer et d'un moteur Simonini Mini 2 de 200 cm<sup>3</sup> d'une puissance de 26 ch. D'après la documentation du constructeur, cette voile « *est destinée aux débutants pour la pratique du paramoteur* ». L'examen de la voile n'a révélé aucune singularité ou endommagement ayant pu contribuer à l'accident.

## 2.3 Liaison radio

L'élève portait un casque de protection permettant également la réception et l'émission radio. Pour émettre, il lui fallait appuyer sur un bouton placé sur l'oreillette du casque.

## 2.4 Témoignage

### 2.4.1 L'instructeur

L'instructeur indique que les conditions du jour lui paraissaient favorables pour un vol solo. Il venait de voler en paramoteur pendant 45 minutes. Il était en contact radio avec l'élève avant le décollage. Il ajoute que le gonflage de la voile et la course au décollage se sont bien déroulés. C'est pendant la montée initiale qu'il a vu un mouvement de balancier se développer. Il a demandé à son élève de « *mettre les mains aux oreilles* » afin qu'il relâche les commandes, et de conserver la puissance constante.

Il explique que le mouvement s'est amplifié et que l'élève pilote a perdu le contrôle du paramoteur avant de heurter une ligne électrique puis le sol.

L'instructeur a été surpris de constater que l'élève pilote n'appliquait pas ses consignes. Ils avaient pourtant testé la communication avant le décollage. Il se demande si un problème de liaison n'a pas empêché l'élève de recevoir ses consignes.

### 2.4.2 Riverain

Un témoin habitant dans l'axe de piste explique qu'il a été surpris d'entendre des variations de moteur. Il est sorti de chez lui et a vu le paramoteur faire des oscillations importantes en roulis. Il l'a ensuite vu heurter un câble électrique puis s'écraser.

Ce témoin précise avoir entendu la voix de l'instructeur dans le haut-parleur de la radio, après l'accident.

## 2.5 Conditions météorologiques

Les conditions estimées par Météo-France à Pommevic étaient : vent d'ouest 3kt, CAVOK, température 20 °C.

## 2.6 Sur-pilotage

Le couple moteur peut engendrer des oscillations du chariot lors du décollage. Des actions non coordonnées du pilote peuvent amplifier ces oscillations, notamment si ce dernier est trop actif sur les commandes de la voile ou du moteur.

### **3 - CONCLUSIONS**

*Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.*

Lors du décollage, des actions probablement inadaptées du pilote sur les commandes ont induit un mouvement d'oscillations en roulis qui s'est accentué jusqu'à la perte de contrôle puis la collision avec une ligne électrique.

Certains manuels de vol conseillent de relâcher les freins en douceur, tout en réduisant la puissance moteur pour diminuer le couple de renversement de l'hélice.