

**Décrochage dissymétrique en virage de début de branche vent arrière,
collision avec le sol, en compétition**

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

Aéronef	ULM multiaxes « Skyranger » identifié 13-IR
Date et heure	27 septembre 2015 à 16 h 40 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Chauvigny (86)
Nature du vol	Aviation générale, championnat de France ULM
Personnes à bord	Pilote et passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, ULM détruit

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Au cours d'une épreuve du championnat de France ULM 2015 organisé sur l'aérodrome de Chauvigny, la pilote, propriétaire de l'ULM, et son coéquipier redécollent de la piste 05 non revêtue après un atterrissage de précision⁽²⁾ pour un dernier circuit d'aérodrome.

Des témoins indiquent qu'ils ont vu l'ULM monter sous faible pente et faible vitesse, virer à droite en vent traversier, stabiliser à 300 ft, et virer à nouveau à droite « nez haut » pour rejoindre la branche vent arrière main droite pour la 05. Au lieu de rejoindre la branche vent arrière, ils ont vu l'ULM poursuivre et accentuer le virage à droite et descendre en spirale jusqu'au sol. Le moteur fonctionnait au moment de l'impact.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'épreuve ce jour-là consistait à réaliser un triangle de la plus grande surface possible puis à voler à l'intérieur d'un cercle le plus longtemps possible avec une quantité de carburant imposée de 15 kg avec la possibilité de gagner des points supplémentaires en réalisant des décollages-atterrissages courts et des atterrissages de précision dans un espacement minimum de temps de 20 minutes. Le dernier décollage du 13 IR entrainait dans ce cadre. Le vol de l'accident a duré 2 h 07.

La pilote détenait une licence ULM depuis avril 2012, et l'autorisation d'emport de passager depuis novembre 2013. Elle totalisait entre 300 et 400 heures de vol.

Le coéquipier détenait une licence d'ULM et totalisait 1 500 heures de vol.

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- vent du 050° / 15kt ;
- CAVOK.

Voir :

«2 - Renseignements complémentaires»

⁽³⁾Le GNSS (Global Navigation Satellite System) est un système de positionnement par satellites associant différents systèmes à couverture mondiale dont le système GPS américain fait partie.

L'examen de l'épave n'a pas montré de dysfonctionnement susceptible d'expliquer l'accident. Il restait entre 4 et 5 litres de carburant dans le réservoir.

Deux témoins, participant au championnat, indiquent que la pilote et son coéquipier s'étaient plaints de maux de tête et d'envie de vomir les deux soirs précédents le jour de l'accident, au retour des vols. Ces témoins précisent que le détecteur de monoxyde de carbone dont était équipé l'ULM avait viré au noir ces soirs-là. Le détecteur n'a pas été retrouvé sur le lieu de l'accident.

Un prélèvement sanguin pour rechercher d'éventuelle trace de monoxyde de carbone n'a pu être effectué que sur le coéquipier. L'analyse s'est avérée négative.

L'exploitation par le BEA de la trajectographie issue des données du récepteur GNSS⁽³⁾ retrouvé à bord de l'aéronef montre le vol dans sa globalité. Elle correspond aux caractéristiques de l'épreuve du jour.

L'analyse des trois derniers atterrissages lors de l'épreuve montre que la trajectoire de l'ULM est maîtrisée avec un pilotage relativement similaire et une vitesse d'approche basse. Toutefois le dernier atterrissage est réalisé avec un vent effectif plus fort d'environ 5 km/h et plus turbulent.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'ULM a probablement décroché à la sortie du virage à droite pour rejoindre la branche vent arrière, à faible hauteur et faible vitesse. Bien que l'analyse des prélèvements sanguins effectués sur le coéquipier s'est révélée négative, un malaise de la pilote résultant d'une intoxication au monoxyde de carbone à la fin d'un vol de longue durée n'a pu être écarté.