



Accident de l'autogire ELA 07 identifié 95-AGD survenu le 21 juin 2016 à Persan Beaumont (95)

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

Heure	Vers 18 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale, instruction solo
Personne à bord	Élève pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, autogire détruit

Collision avec le sol en tour de piste, en instruction solo

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le jour de l'accident, l'élève pilote arrive vers 16 heures au hangar de la société Air Plaisir. Vers 17 h 30, après avoir discuté avec l'instructeur et d'autres personnes présentes et indiqué qu'il allait faire des tours de piste, il réalise la visite prévol de l'autogire ELA 07 identifié 95-AGD dont il est copropriétaire. Il met en route l'autogire et annonce à la fréquence d'auto-information qu'il « *quitte le parking Air Plaisir en direction du point d'arrêt de la 28 dure*⁽²⁾ ». À 17 h 50, il s'annonce « *au point d'arrêt 28 dure* » et indique qu'il va décoller. Il ne fait aucun autre message sur la fréquence de l'aérodrome par la suite.

Vers 18 h 30, l'instructeur s'inquiète de ne pas voir son élève revenir et décolle avec un autre autogire. Il repère l'aéronef accidenté dans un champ à l'extrême nord de la piste désaffectée.



Source cartographique : Google Earth

Figure 1 : site de l'accident

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen de l'épave

Les divers endommagements constatés sur la structure de l'aéronef sont tous consécutifs à l'accident. Ils tendent à montrer que l'aéronef est entré en contact avec le sol avec une très légère assiette à piquer, une faible inclinaison à droite, une vitesse d'avancement significative et une vitesse verticale suffisante pour amener des déformations de structure du haut vers le bas.

L'examen du circuit carburant a révélé le pincement du joint d'étanchéité du filtre décanteur. Ce pincement pouvait entraîner une fuite significative, mais pas l'extinction du moteur. L'examen du système propulsif n'a pas permis de déterminer si le moteur délivrait de la puissance lors de l'impact, mais ce dernier n'était pas bloqué en rotation et ses cylindres ne présentaient pas d'endommagements.

L'autogire totalisait 35 heures de vol, aucune opération de maintenance n'avait été réalisée depuis sa mise en service.

L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence d'autres anomalies susceptibles d'avoir contribué à l'accident.

2.2 Conditions météorologiques

Des personnes présentes sur l'aérodrome au moment de l'accident indiquent que les conditions étaient très favorables, avec notamment un vent faible. Les METAR des terrains voisins indiquent que la température était d'environ 20° C.

2.3 Renseignements sur le pilote

L'élève pilote, âgé de 51 ans, totalisait 32 heures de vol lors de l'accident, toutes effectuées sur autogire. Il avait déjà effectué au moins six vols solo. Il avait indiqué à l'instructeur qu'il envisageait de créer une société qui proposerait des vols touristiques en autogire à La Réunion.

L'autopsie a mis en évidence des anomalies de la paroi du cœur en rapport avec un infarctus du myocarde ancien dont la famille précise qu'il remonte à janvier 2015. Les analyses toxicologiques indiquent la présence de Verapamil, médicament pris par le pilote à la suite de cet infarctus.

À titre indicatif, le Verapamil n'est pas contre-indiqué pour l'obtention d'un certificat médical de classe 2. En revanche, un antécédent d'infarctus du myocarde nécessite un bilan détaillé avant d'établir ce certificat. Ce bilan n'est pas exigé pour la pratique de l'ULM. Afin d'assurer un niveau de sécurité acceptable en vol, les facteurs de risque cardio-vasculaires doivent être contrôlés, le traitement doit être respecté et la fatigue doit être minimisée.

La famille fait état d'une observance imparfaite du traitement et indique qu'il était fatigué durant les jours précédant l'accident. Il avait notamment eu un accident de la circulation lié à un endormissement 15 jours avant l'accident.

2.4 Témoignage de l'instructeur

L'instructeur indique que l'élève avait déjà effectué au moins six vols solo avant l'accident. Il avait suivi un programme de formation complet incluant notamment des exercices d'autorotation. C'était un exercice que l'élève réalisait sans difficultés et qu'il avait également pratiqué au cours de vols solo. L'instructeur n'a pas suivi visuellement ou par radio le vol de son élève.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer les causes de l'accident. Il est possible que le moteur de l'autogire ait subi une diminution de puissance causée par une fuite au niveau du filtre décanteur.

Toutefois le contexte personnel et médical permet aussi d'envisager l'hypothèse d'une incapacité en vol. La fatigue du pilote décrite par sa famille et son accident de la circulation récent auraient dû l'inciter à s'abstenir de piloter, ou à obtenir un avis médical. L'absence de surveillance médicale dans la pratique de l'ULM a privé le pilote de la possibilité de prendre conscience de l'impact de son état de santé sur le niveau de sécurité de sa pratique aéronautique. Dans ce cas il est judicieux, en particulier pour les pilotes ayant des antécédents médicaux, de demander conseil à un médecin, de préférence aéronautique. Le questionnaire médical annuel que la FFPLUM enverra à ses adhérents à compter de 2019 pourra aider ces derniers à prendre conscience de la pertinence d'un conseil médical.

⁽³⁾Voir à ce sujet le rapport sur l'accident de l'ULM identifié 44-AXM survenu le 16 août 2016 à Guérande : https://www.bea.aero/uploads/txt_elydbraports/BEA2016-0505_01.pdf