



Accident du Alpi Aviation Pioneer 200 identifié 34-AMD

survenu le 10 mars 2017
à Langogne Lespéron (07)

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

Heure	Vers 16 h 50 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote et passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, ULM détruit

Perte de contrôle en vol à faible hauteur, collision avec le sol, incendie

1 - DÉROULEMENT DU VOL

⁽²⁾Piste non revêtue
884 m x 50 m, altitude
seuil de piste 3 307 ft.

⁽³⁾La piste 22 est la
piste préférentielle
pour le décollage.

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome du Puy-Loudes (43) à destination de l'aérodrome de Langogne Lespéron. Il atterrit en piste 04⁽²⁾ et stationne l'ULM devant les hangars. Environ une heure plus tard, toujours accompagné de son passager, il roule et s'aligne au seuil de la piste 04⁽³⁾.

Le témoin n° 1 voit l'ULM, après la rotation, en montée, virer par la gauche puis survoler à basse hauteur les hangars de l'aéroclub avec un cap sensiblement à l'ouest. Il voit ensuite l'ULM virer à nouveau par la gauche et revenir vers l'aérodrome sans prendre d'altitude.

Le témoin n° 2 voit l'ULM à faible hauteur avec un cap orienté au sud-est et entend un bruit de moteur continu. Soudainement, il voit l'ULM piquer et entrer en collision avec le sol dans un champ puis s'embraser.

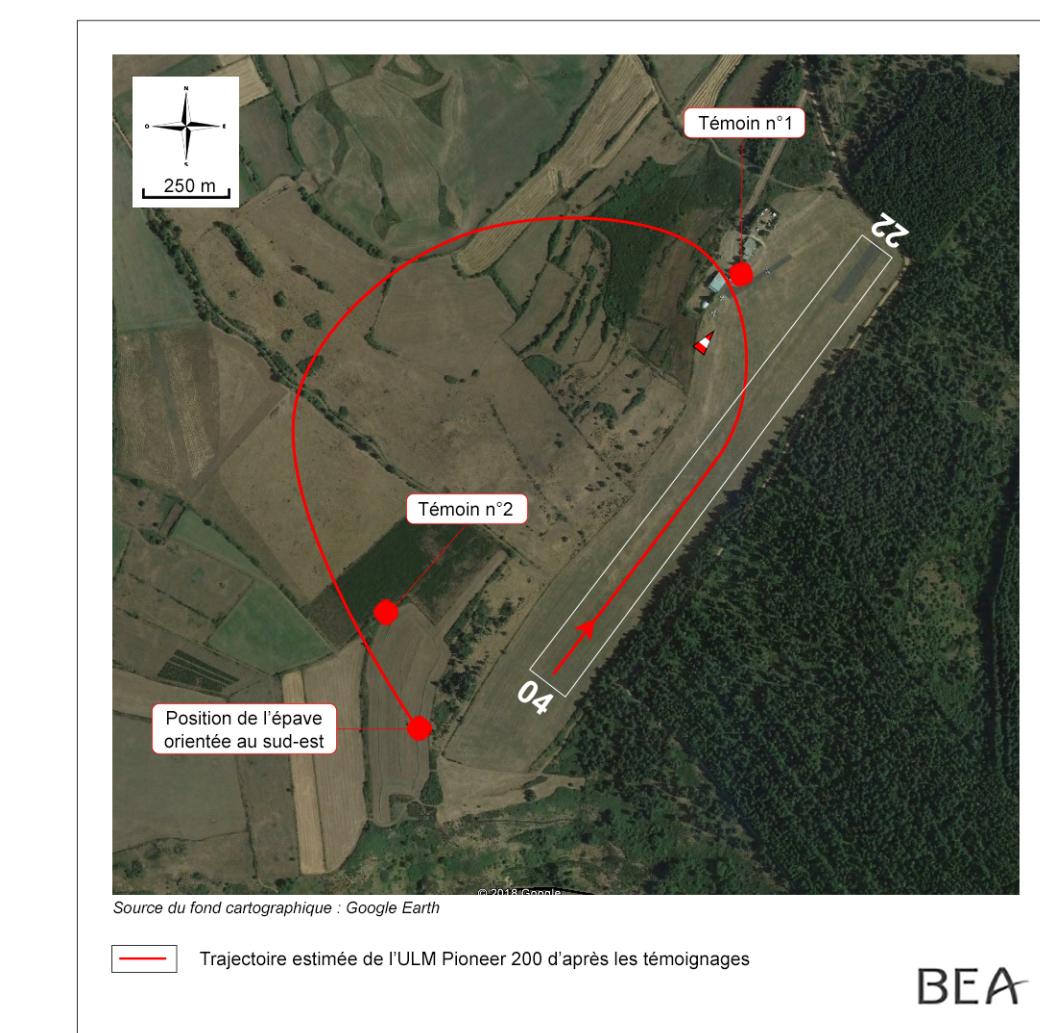


Figure 1 : trajectoire issue des témoignages

2.1 Examen du site et de l'épave

L'examen du site montre que l'ULM est entré en collision avec le sol avec le saumon de l'aile gauche qui s'est rompu à l'impact, puis l'hélice, avant de s'immobiliser et de prendre feu. Seule l'aile gauche n'a pas brûlé dans l'incendie.

La continuité des commandes de profondeur et de gauchissement et la position des volets n'ont pu être vérifiées. La commande de direction était continue. La rupture des trois pales de l'hélice semble indiquer qu'elle était en rotation lors de l'impact avec le sol. Le moyeu de l'hélice est peu endommagé et peut indiquer un faible couple lors de l'impact avec le sol.

⁽⁴⁾Rotax 912UL.

En raison des dégradations consécutives à l'incendie, les examens sur le moteur⁽⁴⁾ et les différents circuits (carburant, électrique et lubrification) ont été très limités. Il n'a pas été mis en évidence d'anomalie susceptible de confirmer une diminution ou perte de puissance du moteur en vol.

L'ULM était équipé d'un parachute de secours qui s'est déclenché au sol en raison de l'incendie.

2.2 Expérience du pilote et du passager

Le pilote, âgé de 71 ans, détenait une licence de pilote ULM multiaxes depuis 1996. Il avait été titulaire d'une licence de pilote privé avion et d'une aptitude médicale classe 2 de 2002 à 2013, période durant laquelle il avait totalisé environ 500 heures de vol.

Le passager, parapentiste, ne détenait pas de licence de pilote ULM.

2.3 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques issues de la station météorologique implantée sur l'aérodrome étaient les suivantes :

- vent de secteur nord-nord-ouest pour 5 kt ;
- CAVOK ;
- QNH 1018 hPa.

2.4 Autres renseignements

Les autopsies pratiquées sur le pilote et le passager n'ont pas mis en évidence d'élément antérieur à l'accident susceptible d'expliquer la perte de contrôle en vol.

3 - CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis d'expliquer la trajectoire suivie par le pilote et les circonstances ayant conduit à la perte de contrôle.

Le faible couple relevé lors de l'examen du moteur pourrait indiquer une perte de puissance après le décollage et une tentative du pilote de revenir atterrir sur l'aérodrome. Néanmoins, ni les examens réalisés ni le récit des faits par le témoin n° 2 ne permettent de confirmer ce scénario.

La perte de contrôle à faible hauteur n'a pas permis au pilote de récupérer le contrôle de l'ULM avant la collision avec le sol.