



Accident de l'ULM Aveko VL-3A Sprint
identifié **57-AVB**
survenu le 8 avril 2017
à Gelucourt (57)

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

Heure	Vers 17 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, ULM détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de la piste 05 de l'aérodrome de Dieuze Guéblange. L'ULM est équipé de double-commande. Le pilote, propriétaire de l'ULM, est assis en place gauche. Il effectue un premier circuit d'aérodrome suivi d'un posé-décollé en piste 05. Après la montée initiale, des témoins le voient effectuer un demi-tour. En sortie de virage, l'ULM prend une assiette à piquer, effectue deux tours de vrilles, puis entre en collision avec le sol.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen du site et de l'épave

L'ULM est entré en collision avec le sol dans un champ non ensemencé, situé à un kilomètre au sud-ouest de l'aérodrome de Dieuze Guéblange. L'ULM est entier. Il a entièrement brûlé à la suite d'un incendie post impact. Il était équipé d'un parachute dont le système pyrotechnique s'est déclenché après l'impact.

L'ULM est entré en collision avec le sol avec une assiette à piquer d'environ vingt degrés et un roulis faible. Lors de l'impact, seul l'avant de l'ULM a heurté le sol. Les ailes étaient parallèles au sol, et n'ont pas touché ce dernier. Les volets étaient en position « *pleins sortis* » au moment de la collision avec le sol.

Le moteur fonctionnait et l'hélice était en rotation. L'enquête n'a pas pu déterminer le niveau de puissance du moteur,

L'énergie de l'appareil à l'impact était toutefois faible. L'appareil a rebondi en arrière du point d'impact d'un mètre cinquante environ.

Les examens réalisés n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident.

2.2 Renseignements sur la plateforme ULM

L'aérodrome de Dieuze Guéblange est composé d'une piste en herbe d'une longueur de 825 x 50 mètres, orientée 05-23. C'est un aérodrome à usage restreint, réservé aux aéronefs basés. Le circuit d'aérodrome s'effectue « *main droite* » au sud-est des installations, à une hauteur de 1 000 ft. La piste préférentielle est la piste 05.

2.3 Expérience et renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 58 ans, détenait une licence de pilote d'ULM multiaxe depuis le 10 septembre 2002.

Il totalisait environ 500 heures de vol sur le VL-3 depuis son achat en mars 2009. Son expérience complète n'a pu être déterminée. L'autopsie du pilote a révélé l'existence d'une maladie coronarienne avec des lésions instables. Cette pathologie n'était pas connue de l'épouse du pilote. L'enquête n'a pas permis de déterminer si le pilote avait connaissance de son état.

2.4 Expérience et renseignements sur le passager

Le passager, âgé de 17 ans, détenait une licence de pilote d'ULM multiaxe délivrée le 28 mars 2017. Il avait commencé la formation à l'ULM classe 6 depuis juillet 2016, et devait la terminer en juillet 2017. Il totalisait une trentaine d'heures de vol sur multiaxe, et une dizaine sur ULM de classe 6.

Il est décrit comme un très bon élève, attentif et prudent, par son instructeur.

2.5 Témoignages d'un pilote présent sur l'aérodrome de Dieuze Guéblange

Un pilote basé à l'aérodrome de Dieuze Guéblange indique qu'aux environs de 16 heures, le pilote est arrivé à l'aérodrome en provenance de la plateforme ULM de Cappel. Après avoir discuté avec un jeune breveté à propos de son ULM VL-3, ils sont montés ensemble dans l'ULM, le pilote en place gauche, puis ont décollé en piste 05. Ils ont effectué un premier circuit d'aérodrome, avec un touché en piste 05.

Le pilote était très consciencieux et prudent, il ne donnait que rarement les commandes de son ULM.

2.6 Renseignements sur l'ULM multiaxe Aveko VL-3

Le VL-3-A est un ULM monomoteur, en composite et biplace. Il est équipé d'un train rentrant tricycle et d'un parachute. Le fuselage est en carbone/kevlar avec sièges intégrés. Les vitesses de décrochage sont de 55 km/h avec les volets pleins sortis, de 65 km/h avec les volets sortis à 15°, et de 75 km/h avec les volets rentrés. Lorsque les volets sont en position pleins sortis, ils agissent comme des aérofreins. Ils sont en général utilisés en vue de l'atterrissage sur des pistes courtes, comme à Dieuze-Guéblange.

Le 57-AVB était basé sur la plateforme ULM de Cappel (57).

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer les raisons de la perte de contrôle en vol. Un décrochage dissymétrique lors du virage a pu déclencher un départ en vrille. L'enquête n'a pas permis de déterminer la position des volets au moment de la perte de contrôle. La hauteur de survenue de la perte de contrôle n'a pas permis d'éviter la collision avec le sol.

Les constatations faites sur le site de l'accident suggèrent que les occupants de l'ULM ont pu reprendre le contrôle de l'ULM juste avant la collision avec le sol. S'il n'est pas établi que la maladie coronarienne du pilote ait pu occasionner la perte de contrôle, les lésions sont en revanche susceptibles de s'être brutalement aggravées après la perte de contrôle, sous l'effet du stress. Ceci aurait pu compromettre la capacité du pilote à reprendre le contrôle.