



Accident de l'ULM multiaxe Tecnam P96 Golf
identifié **988HA**
survenu le 7 décembre 2017
au large de la Nouvelle Calédonie

⁽¹⁾Sauf précision
contraire, les heures
figurant dans
ce rapport sont
exprimées en heure
locale (UTC + 11h).

Heure	Vers 10 h 10 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, voyage
Personne à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Pilote et passager décédés, ULM détruit

**Demi-tour en croisière par conditions
météorologiques défavorables,
collision avec la surface de l'eau**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Nakutakoin (988) pour un vol à destination de l'île des Pins⁽²⁾. Trois autres ULM (identifications 988GH, 988HZ et 988FX) effectuent le même trajet, dans le but d'aller déjeuner sur l'île.

À 09 h 12, le pilote contacte le contrôleur de Magenta, et lui annonce son intention de monter à 3 500 ou 4 500 ft en précisant « *je ne sais pas très bien encore* ».

À 09 h 21, le pilote annonce qu'il passe le point Bravo (voir figure 1), stable à une altitude de 4 500 ft. Le contrôleur lui demande de rappeler passant Nouaré.

À 09 h 29, le pilote annonce qu'il passe l'île Ouen et qu'il souhaite monter à 6 500 ft. Le contrôleur lui demande de rappeler stable à sa nouvelle altitude.

À 09 h 34, le pilote annonce qu'il arrive à 6 500 ft. Le contrôleur le transfère au contrôleur de Tontouta. Le pilote contacte celui-ci et indique qu'il est verticale de Nouaré à une altitude de 6 500 ft et qu'il estime l'arrivée à l'île des Pins à 10 h 07. Le contrôleur lui demande en quelles conditions de vol il se trouve. Le pilote lui répond « *actuellement, je suis à 6 500 ft, un petit peu dans les nébuleuses là* ».

À 09 h 40, le pilote du 988HZ annonce qu'il est monté à 7 500 ft « *pour rester à distance des nuages* ».

À 09 h 41, le contrôleur annonce aux trois ULM en fréquence⁽³⁾ que le plafond à l'île des Pins est a priori aux alentours de 1 700 ft.

À 09 h 45, le pilote du 988FX annonce qu'il est à une altitude de 9 000 ft, au-dessus de la couche, et qu'il fait demi-tour vers Nakutakoin, « *cause météo* ».

⁽²⁾Distance
directe : 62 nm.

⁽³⁾Le 988GH n'a pas
contacté le contrôleur
de Tontouta.

À 09 h 47, le pilote du 988HZ annonce qu'il fait également demi-tour cause météo.

À 09 h 49, le pilote du 988HA annonce qu'il fait également demi-tour « *parce que la couche devient de plus en plus épaisse* ». Il précise qu'il est toujours à 6 500 ft et qu'il estime Nouaré à dix minutes de vol.

À 09 h 57, le pilote du 988HA annonce qu'il arrive à Nouaré et qu'il demande à monter à 7 500 ft. Le contrôleur lui demande de rejoindre le VOR MGA à 7 500 ft. Le pilote collationne l'instruction. Il s'agit de la dernière transmission du pilote.

Le contrôleur essaie plusieurs fois de le contacter, sans succès et fait déclencher l'alerte.

Un élément de garniture intérieure du 988HA est retrouvé en mer quelques jours après la disparition de l'ULM, au sud de l'aérodrome de Magenta. Fin janvier 2018, un morceau de la structure est retrouvé échoué sur une côte de l'île Ouen. L'état de destruction de ces deux pièces indique que la collision avec la surface de l'eau a été violente.

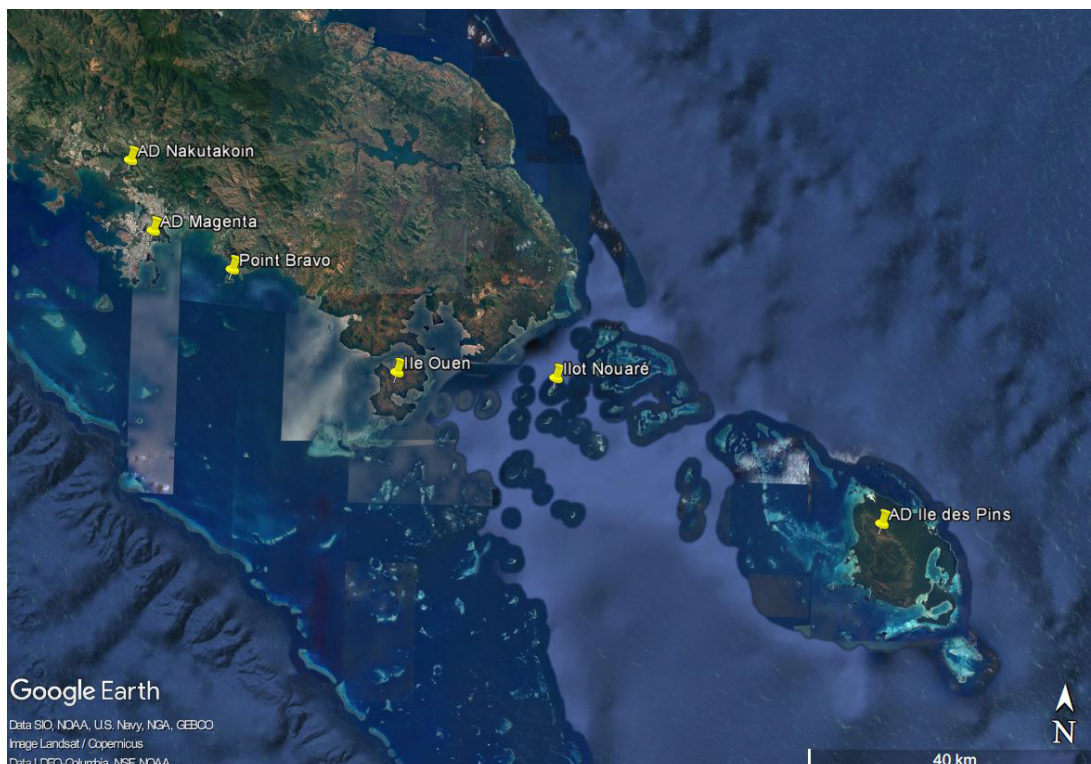


Figure 1 : carte de la région et points de report

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Témoignages

2.1.1 Témoignage du pilote du 988GH

Il précise qu'il avait consulté la météo la veille au soir et que celle-ci était correcte. Il ne s'est pas informé des conditions météorologiques le matin du vol, mais indique que le pilote du 988HZ leur a annoncé que les conditions météorologiques étaient « OK ».

Après le départ de Nakutakoin, il est monté vers 4 500 ft jusqu'au Mont Dore. En raison de la couverture nuageuse, il est descendu à une altitude de 2 500 ft en direction de l'île Ouen. Après ce point, il a noté une « *couche nuageuse qui monte assez haut* » et décide de voler sous la couche nuageuse à une altitude de 1 500 ft. Il précise que la visibilité était bonne avec une légère pluie. Passant Nouaré, il a essayé de contacter le contrôleur de Tontouta, mais sans parvenir à établir le contact radio. Il a poursuivi vers l'île des Pins à une altitude comprise entre 500 ft et 1 500 ft en fonction des nuages. À environ 20 nm de l'île des Pins, il a constaté que « *ça se bouche devant* » et a poursuivi son vol. Il indique qu'il a commencé à distinguer faiblement la côte à environ 5 nm alors qu'il était à une altitude de 1 000 ft. Il précise qu'il a « *vu la piste à environ 1 nm du seuil dans l'axe, guidé au GPS de l'aéronef* ».

Il s'agit du seul ULM du groupe à avoir atterri sur l'aérodrome de l'île des Pins.

2.1.2 Témoignage du pilote du 988HZ

Il indique qu'il avait consulté la météo la veille au soir sur Aeroweb et que les conditions météorologiques étaient bonnes. Il précise qu'il a reconsulté Aéroweb le matin du vol, vers 05 h 30. Juste avant le décollage, il a consulté la météo générale⁽⁴⁾ qui affichait une icône de « *soleil sur l'île des Pins* ».

⁽⁴⁾www.meteo.nc

Après le décollage de Nakutakoin, il a fait route à 2 500 ft jusqu'à l'îlot Maitre où il est monté à 3 500 ft. En approchant de l'île Ouen, il a noté une masse nuageuse montant jusqu'à 5 000 ou 5 500 ft. Il a viré vers la droite en montant à 4 500 ft et a poursuivi sa route vers l'îlot Mato puis l'îlot Nouaré. Il a noté ensuite des nuages « *plus gros et plus hauts* ». Il est alors monté vers 6 500 ft puis 7 500 ft. Il s'est trouvé ainsi au-dessus de la couche qui comportait seulement par endroits des trous. N'arrivant pas à voir l'île des Pins, il a décidé de faire demi-tour et est retourné atterrir à Nakutakoin.

2.1.3 Témoignage du pilote du 988FX

Il indique qu'il n'avait pas consulté la météo et que c'est le pilote du 988HZ qui lui a transmis les informations le matin du vol, ainsi qu'aux autres pilotes.

Après le décollage de Nakutakoin, il est monté vers une altitude de 7 500 ft puis 9 500 ft. Passant 9 000 ft en montée, un peu avant d'arriver à l'îlot Nouaré, il a constaté que la couche était soudée avec un sommet aux alentours de 10 000 ft. Il a donc décidé de faire demi-tour.

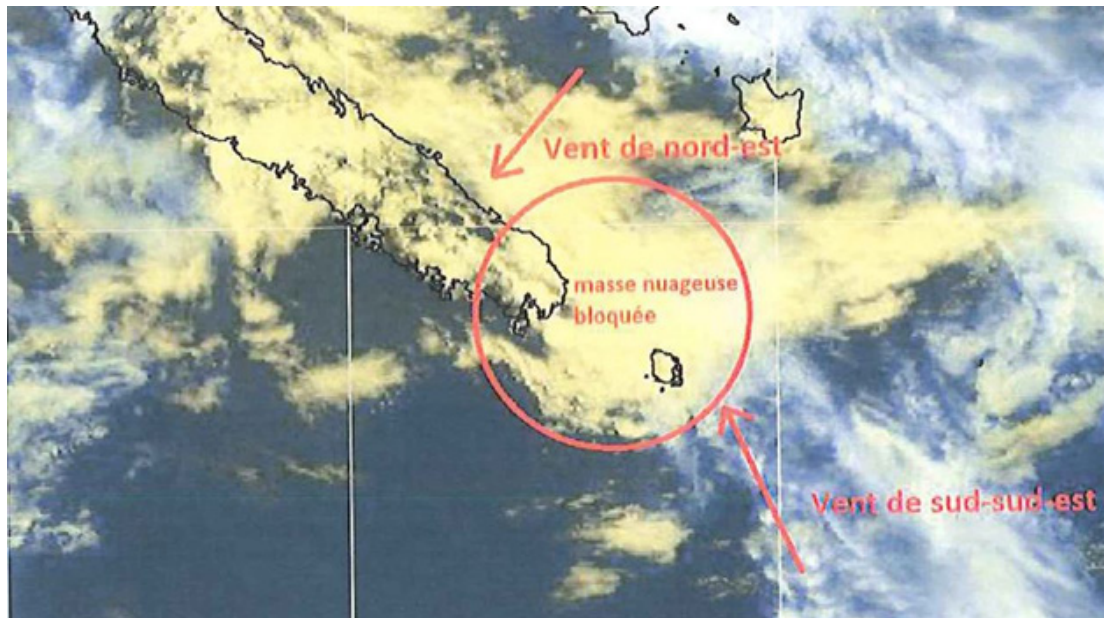
2.2 Expérience du pilote du 988HA

Le pilote, âgé de 75 ans, était titulaire d'une licence de pilote ULM multiaxe depuis 2008. Il n'a pas été possible de déterminer son expérience.

2.3 Conditions météorologiques

2.3.1 Conditions météorologiques générales

Sur la pointe sud de la Grande Terre et sur l'île des Pins, le ciel est nuageux à très nuageux avec des cumulus, des stratocumulus et des averses. Les nuages de basse couche restent bloqués entre un flux de nord-est et un vent de secteur sud-sud-est au sud de l'île des Pins. La hauteur de la base des nuages au sein de cette masse nuageuse fluctue entre 1 500 et 1 800 ft avec une visibilité réduite sous averses.



Source : Météo-France

Figure 2 : image satellite du 07/12/2017 à 10 h 00 locales

2.3.2 Données disponibles sur Aeroweb

Les prévisions météorologiques (TAF) disponibles sur Aeroweb la veille au soir du vol prévu pour les aérodromes de Magenta (NWWM) et Nouméa La Tontouta (NWWW) indiquaient que pour l'heure de décollage⁽⁵⁾, il y aurait une présence de nuages rares à épars avec une base entre 3 500 et 4 000 ft, avec un vent sud-sud-est de 10 à 20 kt.

Aucun TAF n'était disponible pour l'aérodrome de l'île des Pins (NWE).

Lors de la consultation la veille du décollage par le pilote du 988HZ, la carte TEMSI disponible⁽⁶⁾ indiquait des cumulus et stratocumulus avec une base comprise entre 2 000 et 5 500 ft entre Nakutakoin et l'île des Pins.

Les données météorologiques (METAR et TAF) disponibles sur Aeroweb le matin du vol vers 05 h 30 locales pour les aérodromes de Magenta, Nouméa La Tontouta et l'île des Pins, indiquaient une dégradation des conditions de visibilité et de plafond à partir de 05 h 00 locales avec la présence de cumulus congestus (TCU).

La carte TEMSI indiquait sur le trajet une base des nuages comprise entre 1 000 et 2 000 ft, avec une visibilité pouvant être inférieure à 1 500 mètres sous les averses avec la présence de cumulonimbus et d'orages. Les sommets des nuages étaient prévus jusqu'à environ 10 000 ft, avec les cumulonimbus montant au-delà du FL180.

⁽⁵⁾Le décollage des ULM a eu lieu vers 9 heures locales.

⁽⁶⁾Il s'agissait de la carte TEMSI valable pour 23 h 00 locales.

La carte TEMSI valable pour le 7 décembre 2017 à 11 h 00 locales montre que la zone orageuse se déplaçait vers le sud-est pour inclure l'île des Pins.

2.3.3 Consultation d'Aeroweb par le pilote du 988HZ

L'identifiant du pilote a été utilisé le 6 décembre 2017 à 19 h 07 locales. Les archives de consultation d'Aeroweb indiquent que le pilote a consulté les METAR et les TAF. Il n'est pas possible de savoir si les cartes TEMSI ont été visualisées, cependant il est confirmé que celles-ci n'ont pas été imprimées par l'utilisateur. Aucune consultation de données n'a été effectuée par cet identifiant le 7 décembre 2017 au matin.

3 - CONCLUSION

Les pilotes des quatre ULM évoluaient à proximité les uns des autres et partageaient la même destination. Seul le pilote du 988HZ avait consulté les informations météorologiques. L'enquête n'a pas permis de déterminer précisément la connaissance de ces informations, mais il est probable que les conditions ont été sous-estimées ou que ces connaissances n'ont pas été actualisées. Cela a conduit les pilotes à entreprendre le vol à destination de l'île des Pins alors que les conditions de vol à vue n'étaient pas garanties.

Une fois en vol, la dégradation des conditions météorologiques a conduit trois pilotes à faire demi-tour, le pilote du 988HA entreprenant le demi-tour en dernier. L'utilisation du GPS par le pilote du 988GH et le message radio du pilote du 988HA indiquent que la dégradation des conditions météo était assez forte. Il est alors probable que le pilote du 988HA a perdu le contrôle de l'ULM dans les nuages jusqu'à la collision avec la surface de l'eau.