

⁽¹⁾ Planeur à dispositif d'envol incorporé constitué d'un moteur thermique monté sur un pylône rétractable installé sur la partie supérieure du fuselage.

⁽²⁾ Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

Accident de l'ULM planeur⁽¹⁾ Multiaxe TeST TST-8 DM Alpin identifié 83ALU

survenu le 25 août 2019
à Romilly-sur-Seine (10)

Heure	Vers 11 h 35 ⁽²⁾
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM détruit

Perte de contrôle lors du virage en étape de vent traversier, collision avec le sol

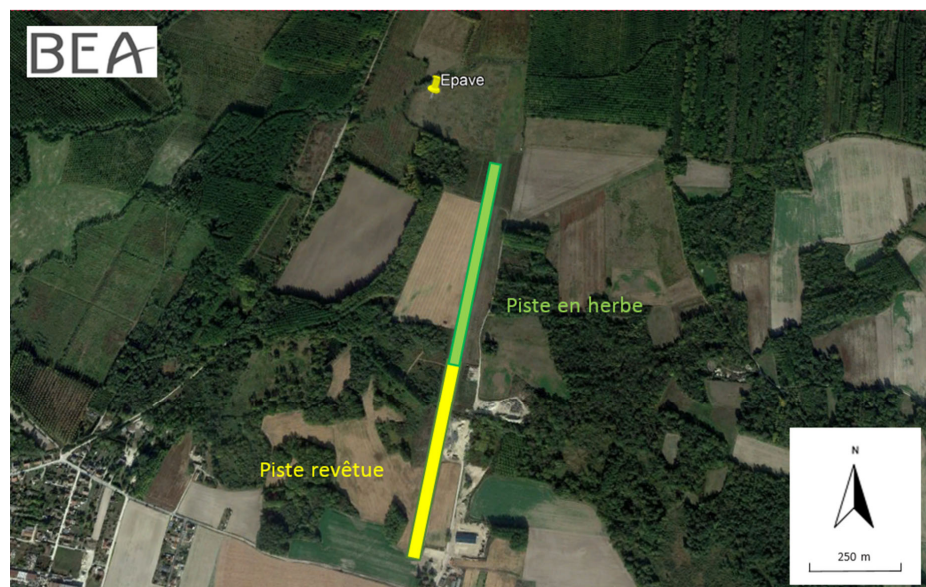
1 - DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote, seul à bord et installé en place avant, décolle vers 11 h 30 de la plate-forme ULM privée dont il est propriétaire. Durant la montée initiale, un témoin remarque que l'ULM a une faible pente. Il le voit virer à gauche à faible hauteur en bout de piste, avant de le perdre de vue derrière des arbres. L'ULM entre en collision avec le sol.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Examen du site et de l'épave



Source : BEA

Localisation de l'épave

L'épave est située dans un champ, à environ 250 m de l'extrémité de la piste en herbe. Elle repose sur le dos. Les observations réalisées sur le site et l'épave indiquent que l'ULM est entré en contact avec le sol avec une assiette à piquer et incliné à gauche.

Les chaînes de commande de vol étaient continues avant l'impact. La position des aérofreins n'a pas pu être déterminée. L'examen du circuit anémométrique n'a pas révélé d'anomalie particulière.

Le moteur était sorti. Les observations sur l'hélice indiquent qu'il fonctionnait au moment de l'impact. Le niveau de puissance délivré par le moteur n'a pu être déterminé.

L'ULM était équipé d'un parachute de secours qui n'a pas été déclenché. La poignée de commande n'a pas été actionnée par le pilote.

2.2 Renseignement sur la plate-forme ULM de Romilly-sur-Seine

La plate-forme ULM privée comporte une piste revêtue de 500 m de long orientée au QFU 012°/192°. Dans la continuité de celle-ci, une piste en herbe prolonge sur 600 m la piste revêtue, portant la longueur totale à 1 100 m (voir [illustration](#)).

2.3 Expérience et renseignement sur le pilote

Le pilote, âgé de 66 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé avion depuis 1991, en cours de validité. Il totalisait environ 365 heures de vol dont 290 en tant que commandant de bord sur avion. Il avait effectué 4 h 30 de vol dans les deux derniers mois toutes sur avion. Il volait sur un Beech V35A équipé d'un moteur Continental de 285 ch, dont il était le propriétaire. Il l'utilisait principalement pour des voyages. Il ne détenait ni brevet ULM, ni licence de planeur. Selon les différents témoignages recueillis, il n'avait pas effectué de formation ou de vol sur ULM ou sur planeur. Le vol de l'accident était son premier vol avec l'ULM.

L'autopsie n'a révélé aucun élément susceptible d'avoir contribué à l'accident.

2.4 Renseignements sur l'ULM

Le TeST TST-8 Alpin DM est un ULM planeur biplace de classe 3 équipé d'un moteur ROTAX 503 de 46 ch, installé sur un pylône rétractable.

Selon les différents témoignages recueillis auprès de pilotes d'ULM TST-8 Alpin DM, celui-ci nécessite un pilotage précis et est particulièrement sensible au départ en vrille lors de la mise en virage à faible vitesse.

Le pilote a acheté l'ULM 83ALU le 31 mars 2019 à un autre propriétaire qui l'avait construit. Celui-ci était démonté pour le transport dans une remorque au moment de l'achat. Lors de la vente, aucun vol n'avait été effectué. Le pilote a procédé au remontage de l'ULM planeur pendant l'été. L'ancien propriétaire indique qu'il devait venir à l'automne 2019 pour vérifier le remontage de l'ULM et montrer les caractéristiques de vol au pilote. Les documents de l'ULM 83ALU, y compris le manuel de vol, fournis au pilote par l'ancien propriétaire n'ont pas été retrouvés.

2.5 Renseignements sur les conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident par Météo-France au moment de l'accident étaient les suivantes : vent calme, variable en direction, CAVOK, température 27 °C.

3 - CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Le pilote a fait l'acquisition d'un ULM biplace qu'il a lui-même remonté avant d'effectuer son premier vol, seul à bord, sans avoir aucune connaissance du pilotage des ULM en général et de celui-ci en particulier. Après le décollage face au nord, lors du virage en vent traversier, le pilote a perdu le contrôle de l'ULM. La faible hauteur de vol ne lui a pas permis de reprendre le contrôle de l'ULM et d'éviter la collision avec le sol.

Facteurs contributifs

A pu contribuer à l'accident :

- La décision du pilote d'entreprendre ce vol sans connaissance des performances de l'ULM et sans conseil d'un tiers avisé.