

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

Aéronef	ULM Autogire ELA07 identifié 32-MO
Date et heure	11 juillet 2015 à 19 h 45 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Plate-forme ULM de Bézolles(32)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Commandant de bord
Conséquences et dommages	Pilote décédé, aéronef détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Un témoin, également pilote ULM, entend l'autogire en provenance du nord est. Il le voit arriver en finale 27 puis faire un passage sur la piste à deux ou trois mètres de hauteur et remonter. Il indique que l'autogire tourne ensuite à gauche en vent arrière à environ 70 mètres. Le pilote le salue de la main puis en fin de branche vent arrière remonte et vire à gauche. A ce moment-là, le témoin distingue nettement les pales du rotor et entend un bruit qu'il associe à un « *battement* ». Il voit alors l'autogire s'incliner brusquement à gauche puis tomber à la verticale. Au sol l'aéronef prend feu.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

L'examen de l'épave sur le site de l'accident n'a pas permis de mettre en évidence de défaillance. Cependant la tête rotor et une bielle de commande de pas cyclique rompue ont été prélevées pour des examens complémentaires. La tête rotor ne présente aucune marque de défaillance antérieure au choc. La bielle a rompu par surcharge lors de l'impact de l'autogire avec le sol.

Un battement du rotor principal en vol se caractérise par une montée brutale de la pale avançante (et une descente de la pale reculante). Ce mouvement provoque généralement la déformation des butées des pales et parfois aussi l'interaction des pales du rotor principal avec les pales propulsives. Aucune trace de battement du rotor n'a été mise en évidence.

Le pilote, âgé de 63 ans, était titulaire d'une licence de pilote privé et d'une licence de pilote de planeur. Il totalisait plus de 800 heures de vol. Il était également titulaire d'une licence de pilote d'ULM depuis 1993.

Conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident :

- vent d'ouest 5 à 10 kt ;
- visibilité supérieure à 10 km ;
- BKN 4 500ft ;
- température 26 °C.

Des vibrations anormales avaient été signalées par le pilote, qui s'était plaint au constructeur d'un problème de vibrations du rotor. En dépit de réglages réalisés par le constructeur, les vibrations n'avaient pas disparues. Aucun élément ne permet de relier ce problème reporté par le pilote avec l'accident.

Le témoin précise qu'il avait discuté avec le pilote qui était sensibilisé aux problèmes de battement du rotor induit par des actions rapides sur le manche.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

La chute de l'autogire a probablement été provoquée par une diminution du nombre de tours rotor. L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause de cette perte de tour.