

Perte de contrôle lors de la montée initiale, collision avec le sol

Aéronef	ULM autogire DTA J-RO identifié 26-AFI
Date et heure	30 avril 2016 à 12 h 15 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Aérodrome de Montélimar Ancône (26)
Nature du vol	Aviation générale
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM détruit

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

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Après avoir effectué deux vols sans les portes latérales au cours de la matinée, le pilote les remonte sur l'ULM. Il décolle ensuite de la piste 20 non revêtue de l'aérodrome de Montélimar Ancône pour réaliser des circuits d'aérodrome. Un témoin voit l'autogire faire un palier d'accélération à une hauteur estimée à environ 20 mètres, s'incliner légèrement à gauche puis rapidement à droite jusqu'à se retrouver sur le dos. L'autogire chute alors et entre en collision avec le sol. A l'impact, le pilote est éjecté.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Examen de l'épave**

L'examen de l'épave ne met en évidence aucun dysfonctionnement qui pourrait expliquer la perte de contrôle. L'examen du moteur et de l'hélice propulsive confirme qu'une forte puissance était délivrée au moment de l'impact.

Les paramètres du moteur enregistrés par le calculateur de bord n'ont rien montré d'anormal et confirment la puissance du moteur lors de la collision avec le sol.

Les harnais ont été retrouvés ouverts, sans traces de rupture au niveau de la boucle ou d'endommagement des sangles.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées sur le site étaient les suivantes :

- vent de secteur sud pour 7 kt avec des rafales jusqu'à 12 kt ;
- SCT à 10 000 ft ;
- température 13 °C.

2.3 Renseignements sur le pilote

Le pilote était titulaire d'une licence UL (autogire) depuis 2013. Il totalisait environ 120 heures de vol dont 15 sur type.

Les examens médicaux pratiqués sur le pilote révèlent que son corps ne comporte aucune marque qu'auraient dû laisser les harnais attachés lors de l'impact avec le sol.

2.4 Renseignements sur l'aéronef

Le constructeur précise que lorsque le pilote lâche les commandes en vol horizontal, cet ULM s'incline légèrement à gauche.

Le constructeur indique que la check-list avant le décollage proposée aux pilotes et appliquée par ce pilote, est du type « *ACHEVER* ». L'item de la lettre « C » précise entre autres : « *Ceintures : équipage et passager attachés* ».

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

En autogire, il est d'usage de faire un palier d'accélération lors du décollage. Lors de cette mise en palier, l'autogire s'est légèrement incliné à gauche. Il est possible que le pilote, ayant constaté qu'il n'était pas attaché, ait lâché les commandes pour attacher sa ceinture, ce qui expliquerait cette inclinaison à gauche. Constatant cette inclinaison le pilote a pu corriger par une action vive à droite. Cette action aurait alors amené l'autogire dans une position où le rotor principal ne portait plus. L'autogire est alors devenu incontrôlable et est entré en collision avec le sol.

L'application de la check-list avant le décollage revêt un caractère indispensable y compris pour un vol de courte durée. Le pilote a pu omettre involontairement l'item relatif aux harnais, listé dans la check-list. La lecture d'une check-list papier est une méthode qui permet de ne pas oublier d'item lors de la préparation du décollage.