



Accident survenu à l'ULM multiaxes Allegro SW 912
identifié **67ZL**
le 30 janvier 2022
à Sedan-Douzy (08)

Heure	Vers 17 h 15 ¹
Exploitant	Privé
Nature du vol	Vol local
Personne à bord	Pilote
Conséquences et dommages	Pilote décédé, ULM détruit

Perte de contrôle en étape de base, collision avec le sol, incendie

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote, décolle pour un tour de piste et s'annonce en auto-information en vent arrière pour la piste² revêtue 26 de l'aérodrome de Sedan-Douzy. Il est précédé par un ULM identifié 70MP avec un instructeur et un élève à bord. L'instructeur, aux commandes, atterrit sur la piste revêtue, effectue un demi-tour sur la piste puis la remonte en vue d'évacuer par la bretelle qui mène au hangar.

Au roulage, après le demi-tour, l'instructeur et l'élève entendent le pilote du 67ZL annoncer à la radio son intention de poursuivre pour une étape de base main gauche puis une finale.

L'instructeur lui répond alors de ne pas atterrir car il remonte la piste et rentre au hangar. Peu de temps après, l'instructeur et son élève observent l'ULM 67ZL en étape de base, à faible vitesse et à faible hauteur, avec une forte inclinaison à gauche. L'instructeur indique que le pilote semble effectuer des manœuvres vers la droite puis vers la gauche. À une hauteur estimée de 100 m, l'ULM décroche sur la gauche puis pique vers le sol.

En raison du profil de la végétation, l'instructeur et l'élève ne voient pas la fin de la trajectoire de l'ULM. L'ULM entre en collision avec le sol à environ 800 m avant le seuil de piste 26 puis prend feu.

¹ Les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

² L'aérodrome dispose de deux pistes orientées 08/26 : une piste revêtue de dimension 800 m x 30 m et une piste non revêtue de dimension 1 100 m x 60 m.



Source du fond cartographique : IGN

- - Trajectoire de l'ULM 67ZL selon les différents témoignages

Figure 1 : trajectoire estimée de l'ULM 67ZL

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote était propriétaire du 67ZL depuis environ un an. Âgé de 71 ans, il était titulaire d'un brevet de pilote ULM assorti de la qualification multiaxes, délivré en janvier 2006. Il était membre du club ULM Sommer Passion localisé sur l'aérodrome de Sedan Douzy. Son carnet de vol a été détruit dans l'incendie qui a suivi l'accident. Son expérience de vol n'est pas connue.

2.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques estimées par Météo-France au moment de l'accident étaient les suivantes : vent faible, visibilité supérieure à 10 km, quelques Cumulus à 3 000 ft, température 7 °C, température du point de rosée 1 °C, QNH 1030.

2.4.2 Témoins proches de l'aérodrome

Plusieurs chasseurs, situés aux abords de l'aérodrome, indiquent avoir vu l'ULM décoller, les survoler en vent arrière avant de virer à gauche. Il leur a semblé que l'ULM était bas et lent.

Des automobilistes, à proximité immédiate du site de l'accident, ont également rapporté avoir vu l'ULM voler très bas et proche des arbres en direction de la piste. Ils ajoutent que l'aéronef a effectué un virage à gauche puis à droite, juste avant de piquer vers le sol. Ces mêmes témoins ont vu l'avion entrer en collision avec le sol et s'enflammer très rapidement. Ils mentionnent avoir appelé les secours et avoir essayé de porter assistance.

2.5 Renseignements sur l'ULM

L'Allegro SW 912 est un ULM biplace à aile haute équipé d'un train d'atterrissage tricycle, construit essentiellement en composite. Le 67ZL était équipé d'un moteur ROTAX 912 et d'une hélice tripale DUC en matériaux composites. Il disposait de doubles commandes et était équipé d'un parachute de secours.

Le réservoir de carburant est de structure composite, construit dans le fuselage et se trouve sous les sièges du poste de pilotage. Il a une capacité de 64 l.

2.6 Examen du site et de l'épave

L'épave est retrouvée au milieu d'un champ non cultivé longeant une route départementale, situé à environ 800 m au sud-est-est du seuil de la piste 26 de l'aérodrome de Sedan-Douzy.

La zone est plane. Les seuls obstacles observés sont quelques arbres d'environ cinq mètres de hauteur situés à une vingtaine de mètres au nord-ouest de l'épave. L'examen du champ et des environs n'a montré aucune trace de contact avec le sol ou la végétation, autre que celles observées à l'emplacement de l'épave.

L'épave est regroupée et complète. Elle est orientée vers l'ouest. Le moteur est enfoncé dans le sol. La seule trace visible au sol est l'empreinte du bord d'attaque de l'aile gauche.

L'ULM est entré en collision avec le sol avec une très forte assiette à piquer et une légère inclinaison à gauche. Il a été détruit consécutivement à l'impact avec le sol et à l'incendie qui s'en est suivi. La continuité des commandes de vol n'a pu être confirmée. Le groupe motopropulseur n'a pas été examiné.

L'examen limité, en raison du niveau très élevé de destruction de l'aéronef, n'a pas mis en évidence d'anomalie antérieure à la collision avec le sol. Le parachute n'a pas été activé.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête.

Scénario

Lors d'un tour de piste sur l'aérodrome de Sedan-Douzy, le pilote du 67ZL s'est annoncé en vent arrière pour un atterrissage. À cet instant, le pilote d'un autre ULM a répondu qu'il remontait la piste jusqu'à la bretelle pour l'évacuer. Ce dernier message est resté sans réponse. Le pilote du 67ZL a effectué, en fin d'étape de base à faible hauteur, des virages avant de perdre le contrôle. L'ULM a décroché, est entré en collision avec le sol avec une forte assiette à piquer, puis a pris feu.

Facteurs contributifs

Ont pu contribuer à la perte de contrôle :

- la probable perturbation du pilote liée à la présence d'un ULM en train de remonter la piste ;
- la décision du pilote de poursuivre en étape de base. La prolongation de la vent-arrière fait partie des bonnes pratiques à utiliser en fonction du trafic ;
- les évolutions en virage à faible hauteur et probablement à faible vitesse en étape de base.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.