



**Accident** survenu à l'ULM classe 3 ALPI AVIATION - Pioneer 200 S  
identifié **12FS**  
le 17 juin 2023  
à proximité de la plate-forme ULM de Montpezat d'Agenais (47)

Heure	Vers 9 h 40 <sup>1</sup>
Exploitant	Privé
Nature du vol	Voyage
Personnes à bord	Pilote et passager
Conséquences et dommages	Pilote décédé, passager gravement blessé, ULM détruit

**Perte de contrôle en approche, collision avec le sol, incendie**

**1 DÉROULEMENT DU VOL**

*Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages et de l'examen de l'épave.*

Le pilote, propriétaire de l'ULM, décolle de l'aérodrome de Millau (12) pour un vol de navigation à destination de la plate-forme ULM de Montpezat d'Agenais. Il est accompagné d'un passager, également pilote. Il prévoit d'y laisser son ULM pour une visite d'entretien et de rentrer avec l'ULM du passager, disponible sur place après une visite d'entretien.

Le pilote annonce sur la fréquence d'auto-information qu'il est en approche de la plate-forme et qu'il prévoit un atterrissage complet en piste 33. Son message est difficilement audible, mais il est tout de même entendu par un pilote d'autogire présent sur le parking, à gauche de la piste. Ce dernier suit l'ULM du regard et le voit interrompre l'approche puis virer à droite avant le seuil de piste.

Les témoins au sol décrivent une trajectoire lente « avec le nez haut » à faible hauteur. L'ULM vire ensuite en fin de branche vent arrière main droite puis en base. Lors du dernier virage, les témoins le voient fortement incliné à droite, avec une forte assiette à piquer.

L'ULM entre en collision avec le sol, glisse sur une vingtaine de mètres et s'arrête au contact d'un arbre et d'une clôture. Il prend feu instantanément.

<sup>1</sup> Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

## 2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Renseignements sur le site et l'épave

L'épave se trouve en appui sur un arbre et une clôture délimitant une propriété privée située à environ un kilomètre de la plate-forme de Montpezat d'Agenais, au nord-est du seuil de la piste 33.

L'intensité de l'incendie qui a suivi la collision de l'ULM avec le sol indique que les réservoirs contenaient du carburant. La quasi-totalité de l'ULM a brûlé.

L'examen révèle que l'ULM a heurté le sol avec une forte assiette à piquer et une inclinaison faible. Les fragments d'hélice présents à proximité des premières traces sur le sol suggèrent que l'hélice était entraînée lors du contact avec le sol.

Aucun instrument de bord n'a pu être exploité.

Les commandes restantes ne révèlent aucune information susceptible d'expliquer l'accident. Il n'a pas été possible de déterminer la configuration des volets.

L'extracteur du parachute a été retrouvé seul à plusieurs centaines de mètres de l'épave, l'enveloppe du parachute a brûlé avec l'épave, ce qui atteste du déclenchement par combustion de la charge pyrotechnique et non par tentative de déclenchement du parachute de secours par le pilote.

### 2.2 Renseignements météorologiques

La plate-forme ULM de Montpezat d'Agenais n'est pas dotée d'équipements de mesure météorologique. Les conditions observées sur les aérodromes avoisinants au moment de l'accident étaient :

- vent au sol du 090° pour 3 kt ;
- visibilité comprise entre 9 et 10 km ;
- température 23 °C ;
- QNH 1 014 hPa.

### 2.3 Renseignements sur les personnes à bord

Les deux pilotes étaient membres actifs du club Les Ailes du Viaduc à La Cavalerie (12)

#### 2.3.1 Le pilote

Le pilote, âgé de 78 ans, était titulaire d'un brevet de pilote d'ULM depuis novembre 2007, assorti de la qualification de classe 3 multiaxes et de l'autorisation d'emport passager. L'enquête n'a pas permis de déterminer son expérience totale.

La préparation du vol de l'accident réalisée par le pilote était rigoureuse et complète.

Un examen anatomopathologique a été réalisé et n'a révélé aucun processus pathologique susceptible d'expliquer l'accident.

## 2.3.2 Le passager

Le passager, âgé de 76 ans, était titulaire d'un brevet de pilote avion de 1967, valide jusqu'en 2020, converti en brevet d'ULM en octobre 1991. Il totalisait environ 300 heures de vol sur avion et 70 sur ULM.

Le passager a indiqué au BEA qu'il ne volait pas régulièrement avec le pilote. Il se souvient d'avoir aperçu trois ULM à proximité immédiate de la plate-forme de Montpezat, ce qui a conduit le pilote à interrompre l'approche. Lors du virage, il a mentionné au pilote qu'ils étaient bas en raison du relief présent dans ce secteur. Le pilote semble avoir tiré sur le manche sans augmenter la puissance. Il ajoute que les volets étaient rentrés et que la vitesse lue à l'anémomètre a diminué jusqu'à 70 km/h<sup>2</sup>. Il n'a perçu aucune alarme ni aucun signe précurseur du décrochage. Il n'a pas d'autre souvenir en raison du traumatisme subi lors de cet accident. Il ajoute qu'il n'avait pas d'expérience sur cet ULM et n'est donc pas intervenu dans la conduite du vol.

## 3 CONCLUSIONS

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

### Scénario

Le pilote a perdu le contrôle de l'ULM qui a vraisemblablement décroché lors du virage vers la base de la piste 33 de la plate-forme de Montpezat d'Agenais. Le pilote n'a probablement pas surveillé son indicateur de vitesse et a laissé la vitesse diminuer pendant une manœuvre de regain d'altitude sans augmentation de puissance.

***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.***

---

<sup>2</sup> Les vitesses de décrochage, à la masse maximale en configuration volets zéro, décollage et atterrissage sont respectivement de 80, 70 et 60 km/h.