

Bulletin de Sécurité des Vols n°63

Aout 2019

Exercice de panne moteur, sans reconnaissance...



Le 24 juin 2018, dans la région d'Arvieux (12), un pilote et son passager décollent en Skyranger pour un vol local. La météo est très bonne avec un vent de 5 kt et une température de 22°, l'ULM monte jusqu'à 3500 ft.

BEA2018-0394 Accident de l'ULM Skyranger identifié 32GV survenu le 24/06/2018 à Arvieux (12)

Peu de temps après, le dépouillement de la carte mémoire de l'EFIS stratosmaster Enigma indique que l'équipage se livre à un vraisemblable entraînement à la panne moteur en campagne. Le pilote choisit une aire de poser à la surface propice et débute

sa descente moteur réduit.

L'exercice est conduit jusqu'à une hauteur sol d'environ 30 ft dans la remise de gaz, vers 60 ft sol, le Skyranger heurte le câble d'une ligne à haute tension de 225.000 volts avec la roulette de nez.

L'appareil git sur le dos, une pale d'hélice est rompue, les 2 occupants décèdent.

Le pilote est âgé de 65 ans, possède un brevet ULM valide de 1994. Ancien instructeur, il n'avait pas souhaité renouveler sa qualification, son expérience totale n'est pas connue, le passager, âgé de 65 ans, était également titulaire d'un brevet ULM valide et d'une licence PPL assortie d'une qualification avion (SEP) valide.

Cet accident met en lumière la problématique de l'entraînement à la panne moteur en campagne à laquelle les pilotes de l'aviation de loisir, en règle générale, ne sont pas acculturés. En effet, la reconnaissance d'aire de poser en campagne pour exercice peut présenter de nombreux pièges.

Rappelons que pour l'aviation certifiée, ces exercices doivent se terminer à une hauteur définie mais on le sait bien, la tendance est souvent naturellement attirée par la réussite de l'exercice, à terminer plus bas.

Ce principe de reconnaissance pratique d'une aire de poser n'est pas véritablement enseigné pour les pilotes d'aéronefs 3 axes, il l'est plus, en revanche, pour les pilotes d'hélicoptères.

Lorsque la hauteur sol diminue, le relief apparaît et on découvre le terrain survolé sous une forme que l'on ne perçoit pas plus haut. De nombreux pièges peuvent se cacher dans le relief et la végétation, ce sont principalement les obstacles filiformes mais aussi les antennes de toutes sortes.

Le vol très basse hauteur ne s'improvise pas !

En fonction du contraste du moment de la position des poteaux qui peuvent être enchâssés dans le couvert végétal, une ligne basse tension (3 brins) voire haute tension dans les régions vallonnées peut être très difficilement décelable.

Dans l'exercice de panne moteur en campagne, une forme de tunélisation peut s'installer par la concentration évidente requise pour réussir l'exercice et atteindre le point d'aboutissement choisi.

Sans une reconnaissance préalable, il est difficile de détecter des obstacles filiformes, accaparés que nous sommes par la réussite de l'exercice et le point d'aboutissement.

Choisir une aire d'entraînement en rase campagne, suffisamment éloignée des biens et des personnes, effectuer un ou plusieurs passages à la verticale pour sécuriser la zone choisie.

- Estimer la force et direction du vent (observations au sol ou vents dominants du jour).
- Evaluer le relief du sol (plat ou en dévers).
- Recherche d'obstacles dangereux si couvert végétal qui peut les masquer (fils et poteaux et lignes électriques).
- Axe d'approche le plus sécurisant (dégagement) en évitant le soleil de face.

S'il y a le moindre doute, s'abstenir et/ou, choisir une aire d'entraînement plus propice...



Laurent Kerbrat

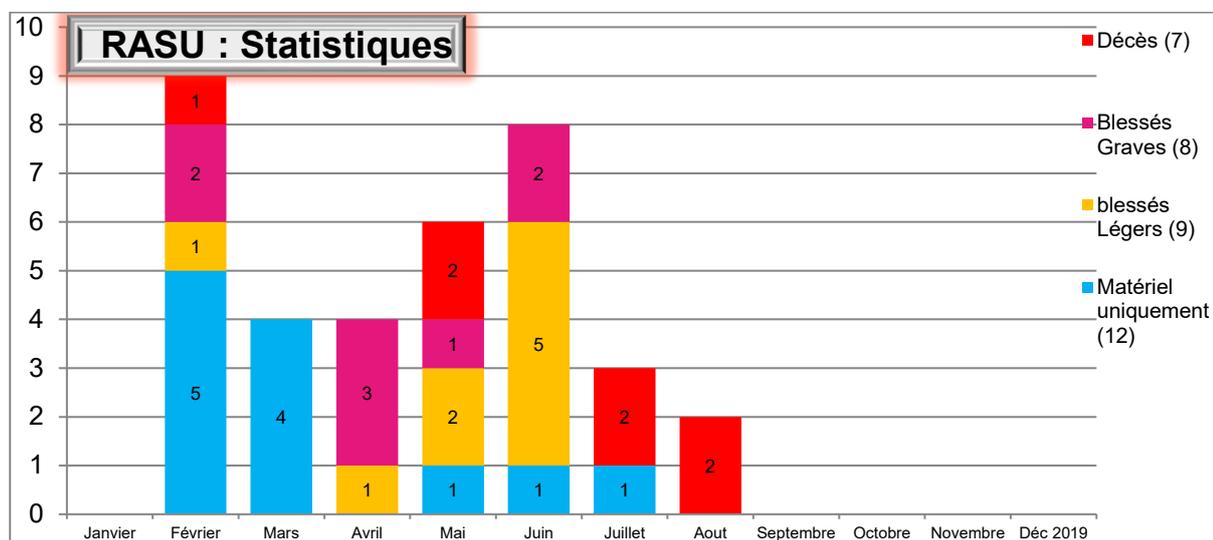
Analyste sécurité des vols

La sécurité en chiffres

Le tableau ci-dessous résume les statistiques des accidents enregistrés du 1^{er} Janvier à fin Aout 2019, en classant les victimes par gravité et en distinguant les accidents purement matériels.

Accidents 2019	Décès	Graves	Légers	Matériels
Total accidents	7	6	7	12
Total victimes	7	8	9	

Les statistiques mensuelles sont réactualisées selon les dernières informations connues (*voir le graphique ci-dessous*), même si tous les accidents de faible gravité peuvent ne pas figurer sur le mois en cours car ils nous parviennent parfois tardivement.



Nombre d'évènements en fonction de leur gravité et par mois (tous les ULM immatriculés en France)

En souhaitant à tous de bons vols.



Pierre Kolodziej

Commission Sécurité des Vols

