

ACCIDENT

29 mai 2005 - ULM identifié 57-IQ

Événement :	décollage intempestif lors de la mise en route, collision avec le sol.
Cause identifiée :	vérifications insuffisantes avant le démarrage.

Conséquences et dommages : pilote grièvement blessé, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : ULM Cosmos Bidulm, pendulaire, bi-place en tandem.

Date et heure : dimanche 29 mai 2005 à 17 h 15.

Exploitant : privé.

Lieu : plate-forme ULM Jouy-sous-les-Côtes (55).

Nature du vol : instruction.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 43 ans, BB de 2003, UL de 2002, 50 heures de vol dont 35 sur type et une dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent faible, CAVOK, température 30 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote doit entreprendre un vol d'entraînement avec un instructeur. En attendant ce dernier, il décide de démarrer le moteur de l'ULM sur l'aire de stationnement.

Il explique qu'il effectue cinq tentatives de démarrage après avoir préalablement vérifié le fonctionnement de la commande de puissance située au niveau de son pied droit et ajusté la position de la commande de puissance manuelle placée sur la gauche du siège. Le moteur démarre et son régime augmente soudainement alors que le pilote s'assoit. L'ULM se met en mouvement. Le pilote saisit le trapèze et n'est pas en mesure d'actionner le coupe-circuit situé sous le siège. Il ne parvient pas à contrôler l'ULM qui débute un virage par la droite à une hauteur d'une dizaine de mètres. Le pilote ajoute qu'il n'a pas d'autre souvenir de l'accident.

L'instructeur, en vol avec l'élève au moment de l'accident, explique qu'il voit l'ULM à faible hauteur décrire un cercle à droite de 360° à grande inclinaison.

L'ULM est retrouvé à environ cinquante mètres en amont de son point de décollage. Le pilote est étendu à gauche de l'ULM, grièvement blessé par l'hélice.

Le pilote n'était pas sanglé. Les deux ceintures de sécurité sont retrouvées attachées, serrées sur les sièges. Le trapèze de commande de la voile est attaché à la barre de compression du châssis. La commande de puissance, située à gauche du siège, est en position plein gaz. La manette de starter, située à droite du siège et pratiquement identique à la manette des gaz, est en position OFF. Le pilote précise qu'il n'a pas l'habitude d'utiliser la commande de puissance située à gauche du siège et qu'il a omis de vérifier sa position avant le démarrage.

L'ULM est dépourvu de démarreur électrique. La procédure usuelle de mise en route est la suivante : la manette de starter est mise en position ON et la manette des gaz en position plein réduit. Le frein de la roue avant est serré. Le pilote, debout sur le côté droit de l'ULM, tire la poignée de démarrage située au-dessus du dossier du siège. Lors de la mise en route, les ceintures de sécurité doivent être attachées et serrées sur les sièges, et le trapèze de commande attaché à la barre de compression. Dans ce cas, l'aile est en position plein cabré. Cette position rend inefficace le freinage de la roue avant en cas de démarrage intempestif du moteur à la pleine puissance.

Le pilote avait acheté l'ULM deux semaines avant le jour de l'accident. La semaine précédente, il avait effectué deux vols d'entraînement avec un instructeur, chacun d'une durée de trente minutes. Il n'avait pas volé depuis un an.