

ACCIDENT

20 mars 2005 - ULM identifié 85-NQ

Événement :	décrochage peu après le décollage.
Cause identifiée :	actions inappropriées lors du décollage.
Cause probable :	non identification du vol au second régime.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage droit et hélice endommagés.

Aéronef : ULM Zlin Aviation Savage, multiaxe en tandem avec train classique, moteur JABIRU 2 200 de 85 ch.

Date et heure : dimanche 20 mars 2005 à 18 h 20.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Fontenay-le-Comte (85), piste 27 non revêtue 960 m x 80 m.

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience :

- ☐ pilote, 69 ans, UL du 15 décembre 2004, PPL(A) de 1978 non valide, PPL(H) de 1983 non valide, 430 heures de vol, 50 heures sur ULM dont 20 sur type, dix sur type dans les trois mois précédents dont deux dans le mois précédent ;
- ☐ passager, 57 ans, PPL(A) de 1972, FI de 2000, UL de 2004, IUL , 3 300 heures de vol dont 6 sur type, 35 heures dans les trois mois précédents, dont quinze en instruction et deux sur type.

Conditions météorologiques : vent 080° / 05 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 9 000 pieds, température 21 °C, hauteur du soleil : 8° 43', azimut 261°, coucher du soleil à 19 h 15.

CIRCONSTANCES

Le pilote, en place avant, explique que lors du roulement au décollage en piste 27, l'ULM part vers la gauche. Il estime qu'il peut décoller sur la piste compte tenu de sa largeur et ne corrige pas la trajectoire. Gêné par le soleil couchant, il ne peut pas lire l'indication de l'anémomètre. Il pense avoir atteint la vitesse de décollage et tire sur le manche.

L'ULM décolle, sa trajectoire s'oriente à gauche. Il évolue en palier à quelques mètres du sol puis vire brusquement à droite. Le train d'atterrissage droit heurte le sol, et se rompt.

Les volets étaient rentrés lors du décollage. Le compensateur était réglé fortement à cabrer. La masse et le centrage étaient à l'intérieur des limites définies par le constructeur.

Le pilote portait des lunettes de soleil.

Le passager précise, qu'au début du roulement au décollage il a demandé au pilote de « mettre du pied à droite ». Ce dernier lui a répondu « de le laisser faire et que ce n'est pas un problème ». Le passager ajoute que le pilote a tiré fortement sur le manche. L'ULM s'est retrouvé en vol avec une forte incidence. Il a alors poussé sur le manche afin de mettre l'ULM en palier, sans toucher à la manette de commande de puissance. Il a ressenti une violente action à droite sur le manche et a repris les commandes pour empêcher l'aile droite de toucher le sol. Il a constaté que le pilote avait réduit complètement la puissance du moteur.

Le pilote ajoute qu'il n'a pas ressenti d'intervention extérieure sur les commandes.

Il a repris ses activités aéronautiques l'été 2004 après douze ans d'interruption. Il est propriétaire de l'ULM qu'il a acheté neuf en juin 2004.

Le manuel d'utilisation recommande au pilote « *d'appliquer progressivement le plein gaz, de tenir l'axe au palonnier et de passer doucement sur le train principal puis de décoller vers 70 km/h par une légère action à cabrer et de faire un palier jusqu'à 90 km/h* ». La distance de roulement au décollage est de 80 mètres à la masse maximale.