

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié G-BTBN

Evénement :	décollage intempestif, perte de contrôle, collision avec le sol.
Cause :	indéterminée.

Conséquences et dommages : pilote gravement blessé, aéronef détruit.

Aéronef : ULM Denney Kitfox MK2 multiaxe (construction amateur), moteur Rotax 582, classé avion au Royaume - Uni.

Date et heure : mardi 3 février 2004 à 16 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : AD La Rochebeaucourt-et-Argentine (privé) (24), piste non revêtue 550 x 40 m.

Nature du vol : essais de roulage sur la piste.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 67 ans, PPL de 1990 délivrée par les Etats-Unis, 326 heures de vol dont 302 sur type, aucune depuis octobre 2003.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 180° à 210° / 04 à 10 kt, CAVOK, température 18 °C, QNH 1031 hPa.

Circonstances

A la suite de plusieurs réglages et vérifications du fonctionnement du moteur réalisés deux jours auparavant, le pilote entreprend des essais de roulage sur la piste sans avoir l'intention de décoller.

Un témoin au sol, ami du pilote, voit l'ULM décrire des cercles devant le hangar puis s'éloigner vers le seuil de la piste 13. Peu de temps après, il observe l'aéronef rouler sur la piste pendant deux cents mètres environ et décoller soudainement. L'ULM évolue à une dizaine de mètres de hauteur, disparaît de sa vue puis s'écrase à quatre-vingt mètres au sud de l'extrémité de la piste 13.

Examen du site et de l'épave

La piste est convexe en son milieu. la deuxième partie de la piste est désaffectée.

L'examen de l'épave montre que l'ULM a percuté le sol avec une assiette à piquer légèrement incliné à droite. Le moteur délivrait une faible puissance au moment de l'impact. Cette observation est confirmée par la déformation de la manette des gaz bloquée en position tirée et par la position fermée du papillon des deux carburateurs. Les volets sont rentrés.

Témoignages

Le témoin, ami du pilote, confirme que ce dernier n'avait pas l'intention de décoller. Il voulait seulement essayer le moteur à son régime maximum au roulage. Il précise, que le pilote n'a fait aucune vérification avant le démarrage et le roulage. L'ULM a décollé puis est passé devant le hangar où il se trouvait. Il a entendu distinctement une diminution de régime du moteur et a pensé que le pilote tentait d'atterrir. La distance de roulement pour un décollage normal est d'environ soixante mètres.

Un deuxième témoin a vu l'ULM à une dizaine de mètres de hauteur avec une faible vitesse. Il lui a semblé que le régime du moteur était au ralenti. Il a vu l'aéronef piquer puis l'a perdu de vue avant la collision avec le sol.

Le pilote souffre d'une amnésie sur l'intervalle de temps qui sépare son arrivée sur l'aérodrome et sa reprise de conscience à l'hôpital.

Renseignements complémentaires

Le pilote n'avait jamais eu l'occasion de décoller de cet aérodrome. Il était arrivé à la fin du mois d'octobre 2003. Il avait remisé son avion dans le hangar. Il avait démonté le moteur pour le faire réviser en Grande-Bretagne.

Au cours du roulage, le jour de l'accident, il a probablement été surpris par le dénivelé important de la piste qu'il ne connaissait pas. Il est possible également qu'il n'ait pas tenté d'atterrir tout de suite ne connaissant pas le profil et la longueur de piste disponible après la butte.

