

**Perte de contrôle en montée initiale,  
atterrissage avec parachute de secours**<sup>(1)</sup>Heure locale.

<b>Aéronef</b>	ULM DYN'AERO MCR 01 identifié 34-ABY
<b>Date et heure</b>	Mardi 26 septembre 2008 à 10 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Privé
<b>Lieu</b>	Candillargues (34)
<b>Conséquences et dommages</b>	Pilote et passager blessés Avion fortement endommagé

**DEROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle en piste 32 de l'aérodrome de Montpellier Candillargues (34) pour un vol local. Il est accompagné d'une passagère. Dès la rotation, il rencontre des difficultés à maintenir une assiette de montée. Peu après, il constate qu'il perd le contrôle de l'ULM et décide d'actionner le parachute de secours. Ce dernier n'a pas le temps de se déployer complètement. L'ULM entre brutalement en collision avec le sol avec une assiette à piquer d'environ 45°.

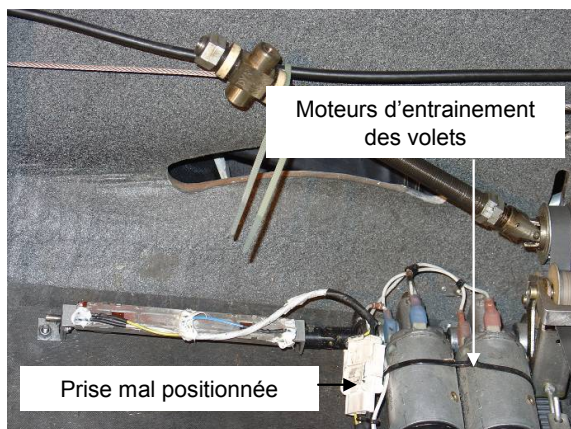
**RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES**

Le pilote indique que lors des vérifications avant décollage, les volets ainsi que leur commande étaient en configuration « décollage ». L'examen de l'épave a montré que la commande était en position « décollage » et les volets en position « atterrissage ».

L'ULM était équipé d'un calculateur optionnel ayant notamment pour fonction de commander les moteurs d'entraînement des volets. Le système compare la position de la commande avec la position réelle des volets pour élaborer ses consignes.

Son examen a mis en évidence la présence d'un faux contact électrique causé par la connexion défectueuse d'une broche (voir photo 1 ci-après). Cette anomalie peut priver le calculateur d'une information et le conduire à commander inopinément l'extension complète des volets.

Le pilote a précisé qu'il avait posé de la documentation aéronautique à sa gauche, entre son siège et la paroi de la cellule et à proximité du câblage du calculateur. En se déplaçant lors du roulage, cette documentation a pu venir en contact du câblage.



A la suite de la perte de contrôle à l'atterrissage d'un MCR 01 ULM en 2003, le Centre d'essais en vol avait effectué une évaluation et préconisé en 2005 l'interdiction de la position « pleins volets » sur ce type d'aéronef. En 2006, la DGAC avait édité le bulletin de recommandation suivant (BR 2006/2 du 21 décembre 2006) :

*« Dans l'attente du résultat des investigations complémentaires effectuées en coordination avec le constructeur, la DGAC recommande aux propriétaires des aéronefs DYN'AERO MCR de ne plus utiliser la position pleins volets (45°) ». Le pilote du 34-ABY connaissait cette recommandation et avait collé une bande rouge sur la position « atterrissage » de la manette des volets pour s'en souvenir en vol (voir photo 2 ci-dessus).*

Agé de 57 ans, il détenait une licence ATPL de 1995 et possédait les qualifications d'instructeur CRI(A) et voltige. Il totalisait 14 650 heures de vol dont 60 heures sur type et 12 heures sur type dans les trois derniers mois.

Les conditions météorologiques relevées à 10 heures sur l'aéroport de Montpellier Méditerranée situé à 9 kilomètres étaient les suivantes : vent du 030 ° pour 15 kt, CAVOK, température 19 °C, point de rosée 7 °C, QNH 1022 hPa.

## CONCLUSION

L'enquête a montré qu'un faux-contact électrique sur une broche a provoqué l'extension des volets en position « atterrissage », probablement lors du roulement au décollage.

L'accident pourrait être dû à une anomalie de conception du MCR 01 ULM dont le contrôle peut s'avérer périlleux lorsque les volets sont en position « atterrissage ».

Le poids de la documentation du pilote sur un câblage électrique a peut-être créé une traction sur une broche de connexion et provoqué le faux-contact.

L'expérience du pilote et le déclenchement du parachute de secours ont contribué à minimiser les conséquences de l'événement.