



Accident de l'ULM COLOMBAN MC30 « Luciole »,
train classique
identifié **31TM**
survenu le 5 octobre 2017
à Toulouse Lasbordes (31)

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

| | |
|---------------------------------|--|
| Heure | Vers 11 h 35 ⁽¹⁾ |
| Exploitant | Privé |
| Nature du vol | Aviation générale |
| Personne à bord | Pilote |
| Conséquences et dommages | Pilote décédé, aéronef fortement endommagé |

**Sortie latérale de piste lors du roulement
au décollage, basculement sur le dos**

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, propriétaire et constructeur de l'aéronef, décolle de la piste 33 revêtue pour un vol local.

Les témoins situés près des hangars et à la tour de contrôle indiquent que l'ULM accélère, se met en ligne de vol, dévie à gauche et sort de piste. Il passe en pylône et s'immobilise sur le dos.

Le pilote grièvement blessé est conduit à l'hôpital par les services de secours. Il décède le 8 octobre.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 83 ans, était titulaire d'une licence de pilote d'ULM, assortie de la qualification multiaxe, délivrée le 30 mai 2016. Il détenait également une licence de pilote privé assortie d'une qualification avion monomoteur à pistons (SEP⁽²⁾) périmée.

Son carnet de vol fait apparaître une expérience totale d'environ 355 heures de vol. Le dernier vol inscrit date de septembre 2016.

Le pilote était d'atteint d'une affection incompatible avec une aptitude médicale de classe 1 ou 2. Les constatations effectuées lors de l'autopsie sont compatibles avec une incapacité qui a pu survenir lors du décollage.

⁽²⁾Single Engine
Piston.

2.2 Renseignements sur l'épave

L'examen de l'épave fait ressortir les éléments suivants :

- ❑ aucune anomalie sur les commandes de vol n'a été constatée ;
- ❑ la bougie gauche présentait une coloration noirâtre signe d'un mélange trop riche ;
- ❑ le ressort de rappel du starter carburateur n'était pas accroché à son point d'attache fixe. Cette situation a pu provoquer une position anormale du papillon et donc un mélange trop riche. Moteur chaud, cet enrichissement excessif a pu engendrer une perte de puissance lors de la montée en puissance au décollage ;
- ❑ à déplacement égal, la manette gauche entraîne le freinage de la roue gauche bien avant celui de la roue droite, ce qui a pu provoquer un freinage dissymétrique.

Examen du système de freinage

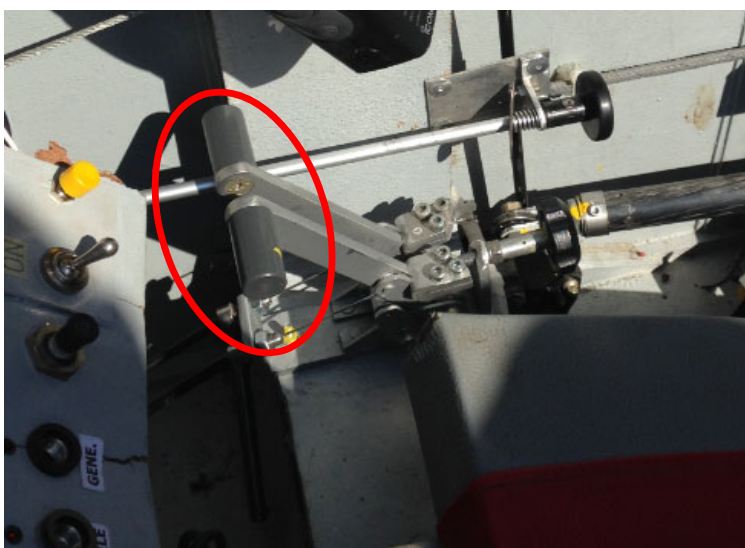


Figure1 : manettes de freinage en position « relâchée »

Les deux manettes noires situées à droite (voir Figure 1) sont utilisées pour le freinage de l'aéronef. Elles sont indépendantes. Celle de gauche sert pour le freinage de la roue gauche, l'autre pour le freinage de la roue droite.

Le début d'efficacité du freinage est constaté sur les roues gauche et droite lorsque les manettes de freins sont dans la position suivante :

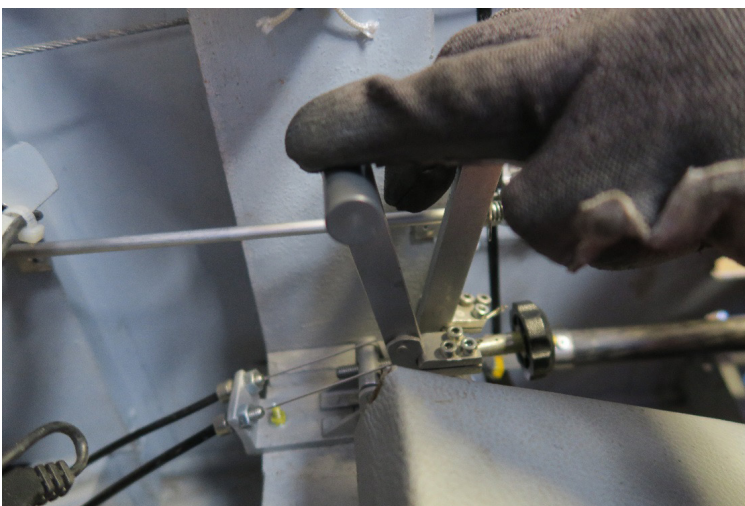


Figure 2 : position des manettes de freinage pour un début d'efficacité

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.

2.3 Renseignements météorologiques

Les conditions estimées par Météo-France sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 230° pour 5 Kt ;
- CAVOK ;
- température 16 °C ;
- température du point de rosée 13 °C.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Il n'a pas été possible de savoir si le pilote était habitué à la dissymétrie de freinage et si cette dissymétrie avait pu l'empêcher de maintenir l'axe de décollage. En revanche l'état de santé du pilote et les résultats de l'autopsie sont compatibles avec un malaise.