

RAPPORTS d'ACCIDENT du DEWOITINE D.520 N°2
du 10 avril 1945

Liens :

Ce document « Rapports d'accident du Dewoitine n°2 du 10 avril 1945) » est l'**annexe n°2** à :

« L'histoire du Dewoitine D.520 n°2 et de son Pilote » par *Gilles Collaveri*

Voir les autres annexes :

Annexe n°1 : « Historique du Dewoitine D.520 n°2 » par *Gilles Collaveri* avec un texte inédit de *Léopold Galy*

Annexe n°3 : « Reconstitution de la carrière de Georges Tulle »

Voir également :

« Numérotation et affectations des Dewoitine D.520 » sur le site de **François-Xavier Bibert.**



INSPECTION GENERALE
DE L'ARMEE DE L'AIR

ACCIDENT N° 506

ENR-TOUR

COMMANDEMENT DES FORCES
AERIENNES ENGAGEES

INSPECTION TECHNIQUE

N° 340/IGFAE/IT/AV

AVIS DE L'INSPECTION TECHNIQUE

Accident du D.520 N°2 du C.I.A.C.B. de Toulouse le 10/4/45

CIRCONSTANCES - Après un décollage normal, le pilote pour des raisons inconnues, effectuait un tour de piste, train sorti, semblait vouloir se poser.

Au dernier virage, l'avion perd de l'altitude, décroche et passe sur le dos. Le pilote réussit à ramener l'avion en position normale mais l'appareil décroche à nouveau et percute le sol.

CAUSES - L'appareil étant complètement détruit, il est impossible de discerner la cause technique de l'accident en admettant que le matériel soit en cause. On ignore en effet les raisons pour lesquelles le pilote a effectué

.....

DEUXIEME PARTIE

Rédigée par l'Officier mécanicien adjoint à
l'Officier Enquêteur.

1°)- Nombres d'heures de vol de la Cellule et du moteur.

a) cellule: D. 520 N° 1 = 49 hs 45 depuis R.S.

b) Moteur :Hispano Suiza D Y 49 n° 245 = 2h 40
de fonctionnement depuis R.S.

Les services de la Cellule et du moteur antérieurs à l'affectation de l'avion au C.I.A.C.B. sont inconnus.

2°)- Examen de l'aéronef:

Avion complètement détruit, ayant pris feu au sol.
Toutefois la commande de train était à la position
sortie et la commande de volets position rentrée.

3°)- Destination à donner au matériel

à réformer

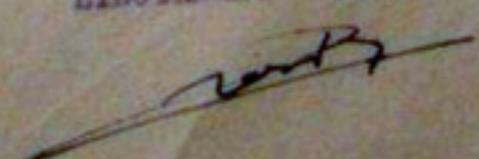
4°)- Explication technique des causes de la panne

Inconnue aucun organe étant intact pour pouvoir déceler
une panne.

5°)- Sans objet.

A Toulouse, le 11 Avril 1945
L'Officier mécanicien du C.I.A.C.B.

LIEUTENANT CRODIEU.



N° 1127/B.E

RAPPORT d'enquête du Lieutenant THOREL
Pierre ~~Blanc~~ de la Base Equipée de TOULOUSE
FRANCAISAL sur l'accident sérieux mortel du
Dewoitine 520 n° 2 du S/Lieutenant TULLE

1. - Nom, prénom, grade, fonctions à bord des membres d'équipage :
TULLE Georges Sous-Lieutenant pilote chef de bord.
2. - Type et numéro de l'aéronef et du moteur :
Dewoitine 520 n° 2 moteur Hispano Suiza 12 Y 49 n° 245
3. - Lieu, date et heure de l'évènement :
Accident mortel survenu le 10 Avril 15 h40 à 200 m. de la
bordure S-W du terrain de Toulouse-Francaisal.
4. - Mission en cours de laquelle il s'est produit :
Exercices de patrouille serrée avec un coéquipier élève.
5. - Etat de l'atmosphère, nature et force du vent :
Visibilité 10/10 vent du S.E de 12 m/s avec pointes de
15 m/s.
6. - Altitude à laquelle l'évènement s'est produit :
Sans objet.
7. - Circonstances dans lesquelles l'évènement s'est produit :
Le 10 Avril 1945 à 15 h35 le S/Lieutenant TULLE décolle
avec son D. 520 du terrain de Toulouse-Francaisal, suivi
de son coéquipier élève pour faire des exercices de
patrouille serrée. Au lieu de s'éloigner du terrain et de
rentrer le train d'atterrissage pour effectuer sa mission,
le S/Lieutenant TULLE fit un tour de piste réduit train
baissé. Le moteur ne semblait pas avoir de ratés; cepen-
dant le Lieutenant TOURET moniteur au C.I.A.C.B. section
chasse affirme que la vitesse de l'avion était juste la
vitesse minimum de sécurité. L'avant dernier virage fut
assez large et d'au moins 120° ce qui eut pour conséquence
d'éloigner de la piste le S/Lt TULLE. Lorsqu'il fut arrivé
dans l'axe d'atterrissage il se trouvait environ à 700 m.
de la piste et à 100 m d'altitude alors que le tour de
piste avait été fait de 150 m à 200 m. Après avoir exécuté
un virage lent, le S/Lt TULLE, comme s'il se trouvait
court serré devint son virage pour reprendre plus vite
la direction de la piste. A ce moment, comme il se trou-
vait en fin de virage donc face à la piste, se trouvant
vraisemblablement en perte de vitesse il "décrocha",
piquant du nez et passant sur le dos. Le pilote recit
rapidement son avion en position normale (sur le ventre)
mais continua à descendre faisant un angle de 25 à 30°
avec l'horizontale quand brusquement à l'altitude de
10 m il redécrocha et percuta au sol. Il était alors
15 h.40. Après avoir touché de la roue droite puis gauche
et enfin du nez de l'appareil, l'avion rebondit à 14 m.

506

du point initial pour s'immobiliser entièrement et prendre feu immédiatement. Les secours immédiats venus de la Base de Franczal ne permirent, sous la protection des extincteurs que de retirer de l'avion en flammes le corps à demi carbonisé du S/Lt TULLE lequel portant un trou profond à la tête et ayant la mâchoire inférieure enlevée avait été tué sur le coup. Les différentes altitudes et manœuvres ont été reconstituées grâce aux témoignages du Lt TOURET, S/Lt CHARLES du C.I.A.C.S., du S.C. RENON (starter) de la Base équipée et de Mr. BAYES de Cugnaux qui se trouvait à 250 m. du lieu de l'accident.

8. - Croquis orienté des lieux :

(croquis n° 2) Après la deuxième porte de vitesse l'avion du S/Lt TULLE piqua vers le sol faisant environ un angle de 30° avec l'horizontale. Passant juste au-dessus des arbres E et F hauts de 4 m. il toucha de la roue droite en A. puis de la roue gauche 5 m plus loin en B. et enfin avec l'hélice en C (distance A C : 7 m) dont une pale s'enfonça dans le terre et se cassa près de l'axe. Par suite de la vitesse de l'avion et de l'angle de chute l'avion rebondit en D où il prit feu. Distance A D (nez de l'appareil): 21 m entre C et D, pas de traces sur le sol, seuls quelques pieds de vignes (hauteur 0 m.40) ont été arrachés. La direction A.B fait un angle de 30° par rapport au vent. Sans le choc en A et B. le train cassa. fut projeté en arrière ce qui fit retourner les plans.

9. - Causes probables de l'accident :

Le S/Lt TULLE n'a pas rentré le train d'atterrissage ce qui laisse supposer un des cas suivants :

- panne dans le système de relevage du train
- robinet de relevage fermé
- indisposition subite du pilote au décollage et qui désire se reposer le plus vite possible
- rupture des canalisations du système de relevage avec projection de l'huile spéciale.

Le S/Lt TULLE a fait un tour de piste à altitude assez basse (100 à 150 m) ce qui laisse supposer un des cas suivants :

- moteur ne donnant qu'une faible puissance
- désir de se reposer le plus vite possible

Le S/Lt TULLE a fait son tour de piste à vitesse réduite et s'est mis en perte de vitesse dans le dernier virage ce qui laisse supposer que le S/Lt TULLE (moniteur très bon pilote) a eu soit des ennuis avec son moteur a partiellement perdu le contrôle de son appareil. De plus après son avant dernier virage il s'est beaucoup laissé déporter par le vent qui bien que fort 45 Km/heure ne constituait pas un danger.

Des débris de l'appareil, la manette de relevage du train a été retrouvée sur position "train sorti", celle des volets sur "volets rentrés". Le robinet de relevage du train n'a pu être trouvé.

Dans ces conditions, on ne peut conclure que l'accident soit imputable au matériel, au personnel à l'état physi- que de l'équipage ou à des conditions atmosphériques. Néanmoins il semblerait

matériel : train non rentré (causes diverses déjà énumérées), puis fautes de-pilote qui :

- a) a fait son dernier virage trop bas (80 à 100 m)
- b) s'est laissé déporter par le vent.
- c) a trop serré son dernier virage

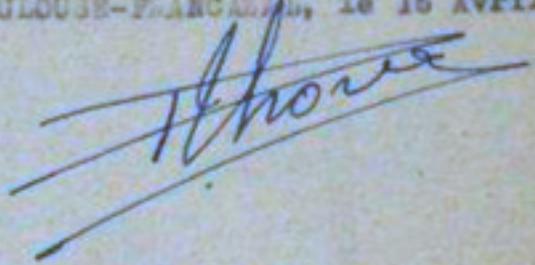
Peut être le vent (12 m/s avec pointes de 15 m/s) l'a-t-il aidé à se mettre en perte de vitesse dans le dernier virage

- 10. - Renseignements sur l'état de l'équipage :
3/Lieutenant TULLIE Georges tué sur le coup puis partiellement carbonisé.
- 11. - Conséquences de l'accident pour les tiers :
100 pieds de vigne détruits (arrachés, brûlés ou détériorés par liquide de l'extincteur).

A TOULOUSE-FRANCAVILLE, le 16 Avril 1945

Pièces jointes :

- Croquis de l'endroit de l'accident.
- 3 photos



- DESTINATAIRES -

- Directement : E.M. Général Armée Air - 3° Bureau 1 ex.
- d° : Commandant du C.I.A.C.B. 3/C Cdt Base 1 ex.
- COPIE (voie hiérarchique)
- Mr. le Général Cdt la 9° Sub. Ad. 3 ex. : 2 ex. ENGAA - 3° Bureau
1 ex. 9° Sub. Ad. d°