

ACCIDENT

survenu à l'ULM identifié 95-NN

Événement :	feu moteur en vol, collision avec le sol.
Cause probable :	défaut d'étanchéité au niveau de la bride d'admission.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, aéronef détruit.
Aéronef :	ULM Zenith Aircraft Zodiac CH 601 multi-axes, moteur Rotax 912.
Date et heure :	vendredi 18 octobre 2002 à 11 h 30.
Exploitant :	club.
Lieu :	Neuilly-en-Thelle (60).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 79 ans, TT de 1975, UL de mars 1997, environ 1800 heures de vol en 1999.
Conditions météorologiques	évaluées sur le site de l'accident : vent 160° / 08 à 10 kt, CAVOK.

Circonstances

Quelques minutes après le décollage de l'aérodrome de Persan Beaumont, le moteur de l'ULM prend feu. L'aéronef s'écrase dans un champ plat labouré.

La verrière de l'ULM et le blouson du pilote sont retrouvés à trois cent cinquante mètres environ avant l'épave. Le corps brûlé du pilote est retrouvé à une quinzaine de mètres de l'épave.

L'examen de l'épave montre que le carburateur gauche est entièrement fondu. La céramique centrale des deux bougies des deux cylindres alimentés par ce carburateur sont de couleur blanche. Le carburateur droit est noirci mais en bon état et les bougies des deux cylindres présentent un aspect normal. La bride d'admission du carburateur gauche, pièce en caoutchouc, assurant la liaison du carburateur au collecteur d'admission et la fonction d'amortissement et d'étanchéité, est détruite. Celle du carburateur droit est en bon état.

Compte tenu des dégâts consécutifs au choc et à l'incendie, il n'a pas été possible de déterminer la position de la manette des gaz et du contacteur électrique du moteur.

L'état de la ceinture indique que le pilote n'était pas attaché lors de l'impact.

Le constructeur a émis un bulletin service où il est précisé que le changement des brides d'admission doit être effectué toutes les cinquante heures de vol. L'ULM avait volé quinze heures depuis le renouvellement de ces brides.

(suite page suivante)

Il est vraisemblable qu'une défaillance de la bride d'admission du carburateur gauche a pu entraîner une modification du mélange air / essence (alimentation pauvre) et perturbé le fonctionnement du carburateur provoquant de fortes vibrations du moteur. Ces dernières auraient dégradé l'étanchéité des pointeaux et provoqué d'importantes fuites d'essence par le tube de mise à l'air libre du carburateur. Malgré la présence de la cuvette de récupération d'essence sous le carburateur, le carburant a été projeté sur les pots d'échappement déclenchant le feu dans le côté gauche du compartiment moteur.

Le feu se propageant dans le cockpit, le pilote aurait largué la verrière et tenté un atterrissage d'urgence.

Avant l'impact, le pilote se serait détaché en vue d'une évacuation rapide de l'appareil en feu.