

ACCIDENT

2 juin 2005 - autogire identifié W81-CN

Événement :	diminution de la puissance du moteur, autorotation, atterrissage en campagne manqué.
Cause probable :	prise en compte insuffisante des caractéristiques du moteur lors de son installation.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : autogire prototype, équipé d'un moteur PSA XU7JP de 103 ch, à injection électronique.

Date et heure : jeudi 2 juin 2005 à 20 h 10.

Exploitant : privé.

Lieu : Lombers (81).

Nature du vol : essai.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 46 ans, UL multiaxe de 1999, UL autogire de 2002, expérience totale inconnue, 10 heures de vol sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 140° / 7 kt,, CAVOK, température 26 °C, QNH 1011 hPa

CIRCONSTANCES

Le pilote, concepteur de l'autogire, décolle en piste 10 de la plate-forme ULM de Lombers Castelvèrt (81) pour un vol d'essai. Quelques minutes après le décollage, alors que l'autogire est à une hauteur d'environ cinquante mètres, la puissance du moteur diminue. Le pilote ne parvient plus à maintenir le vol en palier et décide d'atterrir dans un champ. Il réduit totalement la puissance. L'autogire touche le sol puis roule quelques mètres. Le pilote estime qu'il ne peut pas s'arrêter avant l'extrémité du champ, constituée d'une haie d'arbustes, d'une clôture et d'un fossé. Il augmente la puissance pour franchir ces obstacles. La roue gauche heurte le fossé et le train se rompt. L'autogire poursuit sa course au sol tandis que sa trajectoire s'incurve vers la gauche. Le pilote aperçoit une seconde clôture et, afin de ne pas la heurter, arrête le moteur. L'autogire bascule sur le côté gauche alors que le rotor tourne encore rapidement.

Le pilote explique que la perte de puissance a pour origine la limitation induite par le système d'injection électronique. L'huile en provenance du carter du moteur a pollué la sonde de température de l'injection ; la sonde a ainsi détecté une surchauffe. Le régime moteur s'est alors établi à 4 650 tr/min, ce qui est incompatible avec la poursuite d'un vol en palier.

Le moteur équipe normalement une automobile. Sa conception ne tient pas compte des contraintes d'installation et d'utilisation sur l'autogire. En particulier, l'inclinaison du moteur sur son bâti a favorisé l'écoulement de l'huile jusqu'à la sonde. Les mouvements en roulis provoqués par le pilote lors de l'essai ont également contribué à cette pollution.

Le matin du jour de l'événement, le pilote avait volé sur l'autogire pendant une demi-heure sans rencontrer de problème.