

ACCIDENT

16 décembre 2006 - ULM identifié 31-CL

Evénement :	arrêt du moteur, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	connaissances insuffisantes d'un système entraînant un diagnostic de panne erroné.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : ULM Rans Coyote S-6 ES, multiaxes, moteur Rotax 582, allumage électronique autonome.

Date et heure : samedi 16 décembre 2006 à 16 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : Esperce (31).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 68 ans, PPL(A) de 1966, FI de 1981, UL de 1984, IUL valide jusqu'en mai 2007, 11 940 heures de vol dont 500 sur ULM, trois heures de vol sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 070° / 02 kt, CAVOK, température 12 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1026 hPa.

CIRCONSTANCES

Accompagné du propriétaire de l'ULM, le pilote décolle une première fois de l'aérodrome privé d'Esperce pour un vol local. A une hauteur de 500 pieds environ, il diminue le régime du moteur de 6 500 vers 6 000 tours par minute. Le moteur et l'hélice s'arrêtent alors brusquement. Le pilote atterrit en urgence dans un champ.

Au sol, le pilote et le propriétaire de l'ULM observent que l'hélice est à nouveau libre en rotation. Ils ouvrent le capot du moteur et constatent qu'une cosse de la batterie est desserrée. Ils resserrent la cosse puis le pilote redémarre le moteur et le laisse fonctionner plusieurs minutes. Ne constatant pas de nouvelle anomalie, ils pensent qu'ils ont bien identifié l'origine de la panne et qu'ils ont ainsi résolu le problème.

Ils décident de ne pas démonter l'ULM pour le ramener à l'aérodrome distant de deux kilomètres. Ils le déplacent vers l'extrémité du champ afin de décoller face au vent sur la plus grande distance disponible. Le pilote décolle seul

dans le but d'alléger l'ULM. Il monte avec une faible pente pour conserver une vitesse suffisante en cas de nouvelle panne. A une hauteur d'environ 300 pieds, le moteur et l'hélice s'arrêtent à nouveau. Etant arrivé en bordure de forêt, le pilote effectue un demi-tour afin d'atterrir dans le champ. Au début du roulement, le train avant passe dans une ornière et se rompt. L'ULM s'immobilise en pylône quelques mètres plus loin.

L'examen du moteur met en évidence les marques de deux serrages successifs. Les cotes des cylindres correspondent aux spécifications du constructeur. Le graissage est assuré par injection séparée d'huile. La pompe à huile ne présente pas de défaut. Le propriétaire précise que la consommation d'huile était nominale. Il indique qu'il n'a pas vérifié l'état de propreté du carburateur depuis l'acquisition de l'ULM, un an auparavant. Une réaction chimique entre les constituants du carburant peut provoquer la formation d'un dépôt au niveau le plus froid du carburateur : le puits d'aiguille, où se vaporise le carburant. Ce dépôt peut diminuer voire interrompre le débit de carburant et ainsi, en appauvrissant le mélange, provoquer une surchauffe qui conduit au serrage du moteur. La FFPLUM, notamment, recommande de nettoyer régulièrement certains composants du carburateur.

Le desserrage d'une cosse de batterie ne peut pas provoquer un arrêt du moteur.