

RAPPORT

Accident survenu le 2 juillet 2006 à l'ULM identifié 33-QI

Evénement :	arrêt du moteur en finale, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	prise en compte insuffisante d'une anomalie récurrente de consommation de carburant.

Conséquences et dommages : train d'atterrissage avant et hélice endommagés

Aéronef : ULM Synairgie Skyranger, multiaxe, moteur Rotax 582.

Date et heure : dimanche 2 juillet 2006 à 21 h 00.

Exploitant : privé.

Lieu : 500 mètres à l'est de la plateforme ULM de Cabanac (33).

Nature des vols : voyage.

Personne à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 53 ans, BB de 2003, UL de classe multiaxe de 1995, 380 heures de vol, 340 sur ULM dont 100 sur type et 10 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 270° / 11 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3 000 pieds, QNH 1013 hPa.

Circonstances :

Au cours du vol entre Sarlat (24) et Cabanac, le pilote constate que le niveau du carburant dans le réservoir droit descend plus vite que celui du réservoir gauche. Il poursuit le vol. En finale pour la piste 27 à Cabanac, le moteur ne délivre plus de puissance. Le pilote atterrit dans une clairière avant le seuil de piste.

Le réservoir droit est vide et il reste environ quinze litres de carburant dans le réservoir gauche.

Le pilote explique qu'à l'issue du voyage Cabanac-Sarlat, effectué le matin, le moteur avait consommé environ trente litres. Il avait constaté que le niveau de carburant restant dans le réservoir droit était nettement plus bas que celui du réservoir gauche. Avant de repartir vers Cabanac, il a ajouté vingt litres de carburant dans le réservoir droit.

L'ancien propriétaire avait informé le pilote que les deux réservoirs ne se vidaient pas à la même vitesse, précisant que néanmoins, très rapidement, les quantités de carburant devenaient égales dans chaque réservoir. Le pilote ne

réalisait que des vols locaux. Il n'avait jamais constaté le retour à l'équilibre des deux niveaux de carburant ; il s'accommodait de cette situation.

Le circuit carburant est constitué de deux réservoirs d'une contenance de trente litres, d'une pompe d'amorçage manuelle, d'une pompe mécanique, d'un filtre et de deux carburateurs. Ces accessoires sont reliés entre eux par des durites en caoutchouc. Des colliers assurent l'étanchéité entre chaque accessoire. Des plongeurs en alliage permettent de puiser le carburant dans le fond de chaque réservoir. Le circuit carburant n'est pas équipé de sélecteur carburant. Les deux réservoirs sont reliés par un T et se vident à la même vitesse. Le carburant parvient au carburateur grâce à la dépression créée par la pompe mécanique.

L'examen du circuit carburant a mis en évidence un serrage insuffisant du collier de fixation de la durite sur le plongeur du réservoir gauche. Le coude du circuit carburant à cet endroit a favorisé le déboîtement partiel de la durite et provoqué une prise d'air.

Le manuel d'entretien recommande de vérifier régulièrement l'état extérieur et intérieur des durites. Le pilote précise qu'il n'a jamais pensé à effectuer ce contrôle.

La consommation moyenne horaire du moteur est de dix-huit litres. Le pilote avait estimé la durée du voyage aller et retour à trois heures. Lors du décollage, le matin, les réservoirs étaient pleins.