

ACCIDENT

21 juillet 2007 - ULM identifié 11-GR

Événement :	arrêt du moteur en montée initiale, demi-tour et atterrissage en campagne manqué.
Causes identifiées :	☐ connaissances techniques insuffisantes, ☐ modifications inadaptées du circuit carburant.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : ULM Spring-Bok 2000, multiaxe, moteur Rotax 582.

Date et heure : samedi 21 juillet 2007 à 10 h 30.

Exploitant : privé.

Lieu : Névian (11).

Nature du vol : convoyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 64 ans, PPL(A) de 1980, UL de 1988, 1 200 heures de vol sur avion et 200 heures sur ULM, toutes sur type.

Conditions météorologiques : observées à Ferrals-les-Corbières, situé à 20 km au sud-est du site de l'accident : 270° à 230° / 04 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2 300 pieds, température 22 °C, QNH 1016 hPa.

CIRCONSTANCES

Deux jours avant l'accident, un instructeur et son élève, propriétaire de l'ULM, décollent de l'aérodrome de Léznigan-Corbières (11) pour un vol d'instruction. Après un arrêt du moteur, ils atterrissent dans un champ. Le mécanicien du club explique que le lendemain il remplace une durite de carburant retrouvée légèrement fendue. Il précise que lors des essais du moteur, celui-ci semblait fonctionner correctement. Le jour de l'accident, un autre pilote de l'aéroclub propose de ramener l'ULM à l'aérodrome de Léznigan-Corbières. Lors du décollage, le moteur s'arrête. Le pilote, ne disposant pas d'une surface adéquate pour atterrir devant lui décide de faire demi-tour. En très courte finale vers le champ, le train principal heurte une clôture et la partie avant de l'ULM touche durement le sol.

L'examen du moteur ne montre aucune anomalie et le réservoir contient du carburant.

Le précédent propriétaire avait modifié le circuit carburant installé à l'origine. Il avait allongé le circuit, ajouté un filtre et un débitmètre et modifié la position de la mise à l'air libre du réservoir. Le nouveau propriétaire avait fait ajouter un filtre supplémentaire à enveloppe translucide afin de pouvoir vérifier l'arrivée du carburant au moteur.

Ces modifications du circuit carburant entraînent des pertes de charge. Au sol, la pression dans le réservoir permet à la pompe d'assurer un débit suffisant. En vol, la position de la mise à l'air libre du réservoir peut provoquer une dépression à l'intérieur du réservoir et empêcher la pompe mécanique d'alimenter correctement le moteur.



Mise à l'air libre du réservoir le long du fuselage

Le propriétaire avait acheté cet ULM afin de réaliser sa formation de pilote d'ULM. Avant la vente, l'ULM avait été stocké dans un hangar. Après l'achat, l'instructeur et le mécanicien du club avaient fait des essais au sol et en vol pendant environ une heure et demie. Ils avaient constaté des variations du régime moteur en vol mais n'avaient pas réussi à les reproduire au sol. Ils avaient changé des pièces du carburateur sans que le phénomène disparaisse.