

ACCIDENT

9 juin 2008 - ULM identifié 01-WK

Evénement :	panne d'essence lors de la montée initiale, atterrissage en campagne.
Cause probable :	manipulation intempestive lors de la vérification de la position des robinets du circuit de carburant avant le décollage.

Conséquences et dommages : pilote blessé, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : ULM, Tecnam P 2002 Sierra, multiaxe, moteur Rotax 912 ULS.⁽¹⁾

Date et heure : lundi 9 juin 2008 à 8 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : AD Bellegarde (01).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 53 ans, UL de classes multiaxe et paramoteur de 1994, autorisé à l'emport de passager, 150 heures de vol, 20 dans les trois mois précédents dont 15 sur type.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent calme, SCT à 2 500 pieds, visibilité supérieure à 10 km, température 16 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1020 hPa.

⁽¹⁾La consommation du moteur est d'environ 7 l/h à 3 000 trs/ min et de 20 l/h à 5 000 trs/min

CIRCONSTANCES

Quelques minutes après le démarrage du moteur, le pilote s'aligne sur la piste 19 revêtue et décolle. Il explique qu'à une hauteur d'environ cent pieds, le moteur ne délivre plus de puissance. Il atterrit en urgence devant lui dans un pré à quelques centaines de mètres de l'extrémité de la piste. Lors du contact avec le sol, le train avant se rompt et l'ULM termine sa course sur le nez.

Avant la mise en route du moteur, le pilote a procédé à un complément de plein des deux réservoirs.

L'examen de l'ULM révèle que le bol décanteur et les cuves des deux carburateurs contiennent peu de carburant indiquant que celui-ci n'est pas arrivé en quantité suffisante pour les alimenter. Le contrôle des réservoirs et des canalisations montre un écoulement normal du carburant. Un essai de mise en route du moteur confirme le bon fonctionnement des pompes à carburant mécanique et électrique. Lors de l'essai, le moteur a fonctionné

environ une minute et vingt secondes à un régime de 2 000 trs/min après la fermeture des robinets du circuit carburant.

L'analyse de l'enregistrement vidéo réalisé par le passager montre que le régime du moteur était de 5 270 trs/min pendant le décollage.

Le manuel d'utilisation de l'ULM prévoit une vérification de l'ouverture des robinets du circuit de carburant avant la mise en route du moteur. Ensuite, la vérification de la position des robinets carburant n'est pas prévue.

Les robinets du circuit de carburant étaient vraisemblablement fermés lors du décollage.