

**Arrêt du moteur en croisière, décrochage lors de l'atterrissage  
forcé en campagne, collision avec un obstacle, en instruction solo**

<b>Aéronef</b>	ULM Rans Coyote II identifié 30-TG, moteur Rotax 582
<b>Date et heure</b>	7 juin 2014 vers 17 h 30 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	La Calmette (30)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale
<b>Personne à bord</b>	Pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	ULM détruit

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Nîmes Courbessac (30) à destination de l'aérodrome d'Alès Cévennes (30), pour un vol de navigation en instruction solo dans le cadre d'un exercice en vue de l'obtention de la licence UL.

En croisière, à une altitude de 2 000 ft<sup>(2)</sup>, la puissance diminue puis le moteur s'arrête. Le pilote vérifie le niveau de carburant et tente sans succès de redémarrer le moteur.

Le pilote choisit un champ propice à l'atterrissage en effectuant plusieurs virages à 360° par la gauche au cours de la descente. Lors de l'approche finale, l'ULM perd brutalement de l'altitude et le pilote ne parvient pas à contrôler la trajectoire. L'ULM entre en collision avec le muret d'un karting.

**2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**

Le pilote totalisait environ 95 heures de vol, toutes sur ULM multiaxes, dont 10 sur type. Sa formation avait débuté il y a plus de deux ans dans un autre club. Il y volait régulièrement et y avait réalisé 85 heures de vol avec instructeur, sans avoir été lâché. Trouvant cette progression trop lente, il avait alors changé de club où il avait été lâché après 6 heures et 30 minutes de vol.

Le pilote indique qu'il n'avait pas effectué beaucoup d'exercices d'atterrissage d'urgence et aucun hors aérodrome. Il précise que le propriétaire lui avait indiqué avant le vol que les volets n'étaient pas en état de fonctionnement. Le manuel de vol mentionne que l'ULM est utilisable sans volets.

Les conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident étaient les suivantes :

- vent du 190° pour 10 kt ;
- CAVOK ;
- température 29 °C.

<sup>(2)</sup>Hauteur d'environ  
1 800 ft.

L'entretien de l'ULM était effectué par l'instructeur, propriétaire de l'ULM, toutes les 50 à 100 heures.

L'examen de la cellule n'a pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'expliquer l'accident.

L'examen du moteur a mis en évidence un état général dégradé et de nombreux défauts :

- le filtre à essence entre le réservoir et le moteur était encrassé ;
- des débris étaient présents au fond des deux cuves des carburateurs ;
- plusieurs éléments du circuit d'alimentation en carburant, du circuit d'allumage et de l'ensemble pistons/vilebrequin n'étaient pas ceux recommandés par le constructeur ou étaient particulièrement usés ou dégradés.

Les environs du site de l'accident étaient constitués de champs agricoles.

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

L'ULM a décroché en finale, probablement en raison d'une surveillance insuffisante de la vitesse.

La pollution constatée dans le circuit d'alimentation en carburant a pu contribuer à l'arrêt du moteur.