

INCIDENT**survenu à l'avion immatriculé OO-MCP**

Evénement :	perte de puissance moteur en montée.
Cause probable :	utilisation non conforme aux instructions du manuel de vol.

Conséquences et dommages: aucun.

Aéronef : avion Cessna TU 206 G Turbo.

Date et heure : mercredi 9 juin 1999 à 18 h 25.

Exploitant : club.

Lieu : AD Bastia (2B), piste 34 revêtue 2520 x 45 m.

Nature du vol : largage de parachutistes.

Personnes à bord : pilote + 5 parachutistes.

Titres et expérience : pilote, 46 ans, TT de 1982 délivré par l'Allemagne, 500 heures de vol dont 100 sur type et 7 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : non contributives à l'incident.

Circonstances

En fin de montée à 9000 pieds, alors qu'il effectue un virage à droite, le pilote constate une baisse de régime du moteur. Il actionne la manette des gaz mais la puissance du moteur continue de décroître. Le pilote se rapproche de l'aérodrome et largue les parachutistes à 5000 pieds après en avoir informé la tour de contrôle. Il atterrit sur la piste 34, moteur au ralenti. En fin de roulage, le moteur s'arrête.

Chacun des deux réservoirs à carburant contient 174 litres. La quantité de carburant inutilisable pour l'un comme pour l'autre est de 15 litres.

Au sol, il est constaté que 35 litres de carburant sont présents dans le réservoir gauche et 62 litres dans le réservoir droit. Après vérification du circuit carburant et remplissage partiel des réservoirs avec le carburant prélevé, le moteur est redémarré sans problème; son fonctionnement est normal.

Le pilote a indiqué avoir décollé en ayant sélectionné le réservoir gauche. Au moment de la perte de puissance du moteur, il n'a pas sélectionné le réservoir droit.

Un avertissement dans le manuel de vol précise : " le circuit carburant a été conçu pour réduire au minimum la quantité de carburant inutilisable. Cependant, il peut arriver que le moteur s'arrête par défaut d'alimentation en carburant, lorsque la capacité de carburant est égale ou inférieure au quart du réservoir et lorsque l'avion vole longtemps en configuration non coordonnée, telle que glissades ou dérapages, ce qui a pour effet de découvrir les orifices d'alimentation des réservoirs carburant. C'est pourquoi, lorsque la quantité de carburant contenu dans les réservoirs est faible, ne pas poursuivre de manœuvres non coordonnées pendant plus d'une minute."

L'hypothèse la plus probable est, qu'en virage à droite, le carburant en petite quantité a vraisemblablement été projeté en direction du saumon à l'intérieur du réservoir de l'aile gauche. La pompe à carburant située à l'emplanture s'est désamorcée et a provoqué la baisse de régime du moteur.