

## ACCIDENT

17 mars 2007 - ULM identifié W35-HZ

**Evénement :** panne d'essence, atterrissage en campagne manqué.

**Cause identifiée :** contrôles insuffisants du circuit carburant.

**Conséquences et dommages :** aéronef endommagé.

**Aéronef :** ULM Dyn'Aéro MCR Pick-up (construction amateur), acheté en kit en septembre 2005 et assemblé par son propriétaire, moteur Rotax 912 S.

**Date et heure :** samedi 17 mars 2007 à 12 h 30.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** Saint-Ouen-des-Alleux (35).

**Nature du vol :** convoyage.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :**

- pilote, 59 ans, UL de 1999, environ 3 300 heures de vol dont 120 sur ULM et trois sur type,
- passager, propriétaire de l'ULM, 60 ans, aucune expérience aéronautique.

**Conditions météorologiques :** observées sur l'aérodrome de Rennes, situé à 36 km au sud-ouest du site de l'accident : vent 320° / 8 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 1 700 pieds, température 12 °C, QNH 1030 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le pilote et son passager décollent de Dijon-Darois (21) vers 10 h 00 pour un vol à destination de Dinan (35). Après environ 2 heures 30 minutes de vol, le moteur a des ratés puis s'arrête. Le pilote atterrit d'urgence dans un champ. Lors du roulement, le train avant se rompt.

L'examen de l'ULM montre que le réservoir droit est vide alors que le gauche contient environ 40 litres de carburant. Le pilote précise qu'il a noté une dissymétrie du vol mais qu'il a associé ce phénomène à un mauvais réglage et a utilisé le trim électrique d'aileron. Il n'a pas observé d'allumage de l'alarme de bas niveau de carburant.

## **RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES :**

Le moteur du MCR Pick-up est alimenté en carburant par une pompe qui prélève le carburant uniquement dans le réservoir situé dans l'aile droite. Le réservoir de l'aile gauche se vide dans le droit par l'intermédiaire de deux canalisations situées dans le fuselage sous les sièges. Ces canalisations s'emboitent sur des tuyaux d'environ six centimètres de longueur qui débouchent dans chaque réservoir au travers de la nervure de l'aile.

La capacité totale des réservoirs est de 130 litres, La consommation horaire de l'ULM est d'environ 20 litres. L'ULM ne possède pas de jauge de carburant. Il est équipé d'un débitmètre et d'une alarme visuelle de bas niveau de carburant. Celle-ci est retrouvée déconnectée.

L'examen du circuit carburant montre que les quatre tuyaux sont obturés par de la plastiline (pâte à modeler) du côté intérieur au réservoir. Ces bouchons protègent le circuit carburant lors de l'application du revêtement étanche à l'intérieur des réservoirs et évitent la pénétration de corps étrangers (poussières, insectes...) lors du stockage de la voilure. Ils doivent être enlevés lors de l'assemblage final de l'ULM.

Après avoir monté le fuselage, le propriétaire l'a transporté chez Dyn'Aéro qui lui a livré la voilure en une seule pièce en lui proposant un local et le matériel nécessaire à l'assemblage. Le propriétaire a assemblé la voilure et le circuit carburant sans demander l'assistance de Dyn'Aéro. Ce dernier n'avait pas rédigé de procédure de montage du circuit carburant.

Le constructeur explique que la voilure est un prototype et que le procédé de réalisation des voitures de série exclut l'utilisation de plastiline pour obturer les tuyaux de carburant et de mise à l'air libre. Il ajoute qu'il va élaborer une procédure de montage du circuit carburant incluant une vérification de ce dernier une fois le montage terminé.