

Bulletin de Sécurité des Vols

Modification de l'aéronef d'origine

Sur le bulletin REC Info N° 3-2003, un propriétaire d'ULM évoquait un arrêt moteur au décollage après une modification de prise d'air carburateur.

Cette modification avait été apportée en vue d'améliorer la mise à l'air libre de chaque carburateur d'un moteur 4 temps, par la modification du système qui consiste en un petit tuyau débouchant sur une cuvette de récupération d'essence, celle-ci étant également destinée à isoler thermiquement la cuve du carburateur et la tubulure d'échappement.

L'idée du propriétaire était de libérer de l'espace en supprimant la cuvette et en prolongeant le tuyau jusqu'à l'extérieur du compartiment moteur.

Si au point fixe aucune anomalie n'est apparue, lors de l'essai en vol et juste après la rotation, le moteur s'est arrêté.

Heureusement, la piste était longue et le pilote s'est reposé sans aucun dégât.

Il faut clairement remercier ce pilote qui a apporté ce témoignage, car il nous conduit à réfléchir sur nos responsabilités.

En effet, en dehors des dangers qu'elle risque de présenter pour la sécurité des vols, la modification d'un aéronef met directement en cause :

- La responsabilité de l'opérateur ou du propriétaire qui effectue cette modification.

- La responsabilité civile du propriétaire de l'aéronef.

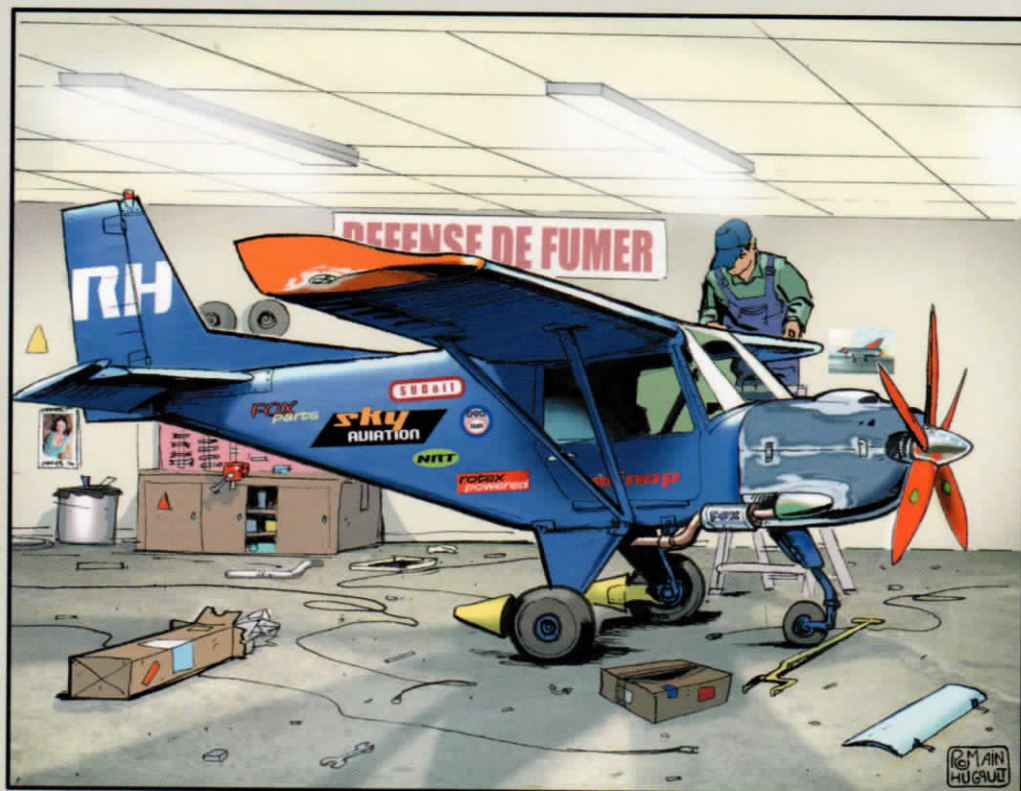
- La responsabilité pénale du propriétaire et/ou de l'éventuel loueur s'il s'avère que la modification ne respecte pas les règles de l'art ou est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui.

- La validité de la couverture d'assurance souscrite.

Il est donc plus que raisonnable de s'interdire toute modification de l'aéronef d'origine, sauf à s'assurer que celle-ci n'est pas de nature à compromettre l'état de navigabilité de l'aéronef. Si toutefois une modification est apportée, il est nécessaire de s'assurer des nouvelles conditions de navigabilité de l'appareil, sans oublier de procéder aux déclarations requises auprès de l'autorité administrative concernée.

Rappelons-nous que toute modification visant à modifier un seul des éléments de la carte d'identification est considérée comme majeure, entraîne la suspension de l'aptitude au vol et nécessite une nouvelle déclaration.

Si vous appartenez malgré tout à la catégorie des bricoleurs forcenés habités par le démon de la



«bidouille», n'oubliez pas qu'une intervention, même mineure, sur un moteur ou une cellule doit être faite dans le respect des préconisations du constructeur et, de surcroît, avec des matériaux clairement identifiés.

Le conseil préalable et la vérification de vos modifications par un professionnel doivent vous apparaître comme de

rigueur. Son engagement éventuel sur factures est une garantie supplémentaire.

Et puis, avant que de bondir fiévreusement sur la caisse à outils, les principales questions resteront :

- Cette modification est-elle vraiment utile ?
 - Mes conditions de sécurité en vol en seront-elles améliorées ?
 - Ai-je la compétence et le savoir-faire nécessaires pour procéder à cette modification moi-même ?
- En résumé, privilégiez la fiabilité et pensez à

prendre le conseil éclairé de votre instructeur préféré.

Soyez vigilants quant aux aspects de résistance structurelle et aux modifications qui induisent des différences de centrage, que ce soit en monoplace ou en biplace. Refaites les calculs et vérifiez bien la plage de centrage.

Points-clefs

- ACCROS DE LA BIDOUILLE = BONJOUR LES EMBROUILLES !
- APPAREIL MODIFIÉ = APPAREIL SOUVENT BRICOLÉ...
- MACHINES TRANSFORMÉE = RESPONSABILITÉ ENGAGÉE
- NAVIGABILITÉ MODIFIÉE = SÉCURITÉ DÉGRADÉE

Même un «super boulot» technique peut se transformer en une catastrophe en vol. Alors, puisque nous évoluons dans un domaine où les libertés sont grandes, pensons aussi que nous avons des responsabilités envers nous-mêmes et envers les autres.