

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PJDP

Evénement :	arrêt moteur en finale, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	maintenance inachevée.

Conséquences et dommages : verrière, capot moteur et cône d'hélice endommagés.

Aéronef : avion Jodel D113 (construction amateur), moteur Rolls-Royce O-200-A.

Date et heure : mercredi 12 juillet 2000 à 13 h 20.

Exploitant : club.

Lieu : AD Grenoble Le Versoud (38).

Nature du vol : entraînement.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : instructeur, 51 ans, TT de 1969, ITT de 1983, 13960 heures de vols dont 350 sur type et 117 dans les trois précédents ;
pilote, 43 ans, TT de 1992, 128 heures de vol, aucune sur type et dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent variable 02 à 04 kt, SCT à 2600 pieds, BKN entre 2900 et 3200 pieds, visibilité 10 à 12 km réduite à 7 à 8 km sous de faibles précipitations de pluie, température 16 °C, température du point de rosée 10 °C.

Circonstances

Après une demi-heure de vol de prise en main de l'aéronef, le pilote effectue des tours de piste et des posés-décollés. L'instructeur explique que pendant la troisième finale, le pilote diminue le régime du moteur pour rejoindre le plan de descente. A une hauteur de deux cents pieds environ, lorsque le pilote actionne la manette des gaz pour maintenir l'avion sur le plan de descente, le moteur ne délivre plus de puissance. L'instructeur reprend les commandes, repousse la manette de réchauffage du carburateur et pousse doucement la manette des gaz. Ces actions restent sans effet. Il est contraint d'atterrir deux cent cinquante mètres avant le seuil de piste dans un champ de maïs haut. L'aéronef est freiné brutalement puis passe sur le dos.

Au cours de vols précédents le moteur avait connu des anomalies de fonctionnement lors des remises de gaz pendant les touchés-décollés. Le mécanicien du club, après diverses modifications restées sans effet, avait obstrué temporairement la prise d'air chaud du système de réchauffage du carburateur.

(suite page suivante)

L'instructeur ajoute qu'il connaissait les pannes survenues sur ce moteur et pensait que le problème était résolu.

Ces anomalies de fonctionnement et cette dernière modification ne sont pas notées sur le carnet de route de l'avion.

Dans les conditions de températures au moment de l'accident, un givrage du carburateur n'est pas à exclure.