

**ACCIDENT****survenu à l'avion immatriculé F-PSEB**

<b>Evénement :</b>	arrêt moteur en montée initiale avec une forte pente, atterrissage en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	sélection du réservoir supplémentaire contenant peu de carburant avant décollage.

**Conséquences et dommages :** aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Jodel DR 1054 (construction amateur), moteur Lycoming O-320-H 2AD 160 ch.

**Date et heure :** mardi 18 juillet 2000 à 14 h 10.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** AD Grenoble Le Versoud (38), piste 05, TODA : 900 mètres.

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 52 ans, TT de 1985, 473 heures de vol dont 38 sur type et 23 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** vent calme, CAVOK, température 25 °C, température du point de rosée 12 °C.

**Circonstances**

Le pilote explique qu'il sélectionne le réservoir supplémentaire pour le départ en vol local. Il décolle, effectue un palier d'accélération sur environ cinq cents mètres pour obtenir une vitesse importante et prend une assiette de montée fortement cabrée. Une dizaine de secondes plus tard, à une hauteur d'environ cent cinquante mètres, le moteur s'arrête. Le pilote tente de revenir vers la piste mais est contraint d'atterrir dans un champ de maïs à une centaine de mètres par le travers du seuil de la piste 23. L'avion, brusquement freiné par les cultures hautes, passe sur le dos.

L'examen de l'épave montre que le réservoir supplémentaire contient dix-sept litres de carburant. Le réservoir principal avant et le réservoir de secours sont vides. Il n'y a pas d'odeur d'essence autour de l'épave. Il ne reste aucune trace d'essence dans le carburateur. Un essai de démarrage du moteur est mené sans changer la position du sélecteur carburant enclenché sur le réservoir arrière. La pompe électrique à carburant fonctionne d'abord à vide puis se réamorçe normalement au bout de quelques secondes.

*(suite page suivante)*

Le réservoir principal avant, de forme cylindrique est conçu pour alimenter naturellement le moteur par gravité. Le réservoir supplémentaire, de faible hauteur, est situé sous la banquette arrière. Son fond plat est muni d'une prise de carburant en son milieu. En cas d'assiette fortement cabrée, ou en cas de vol dissymétrique, la prise de carburant peut se retrouver à l'air libre même s'il reste une quantité de carburant supérieure aux cinq litres inutilisables. Ce phénomène peut conduire à un désamorçage du circuit d'alimentation en carburant.

L'avion était équipé d'un harnais "quatre points" qui a évité au pilote de se blesser lors de l'accident