

**INCIDENT*****survenu à l'avion immatriculé F-PIYT***

<b>Evénement :</b>	arrêt moteur en vol.
<b>Cause identifiée :</b>	maintenance moteur inadéquate.

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Jodel D 119 (construction amateur), moteur Télédynne Continental C-90-8-F.

**Date et heure :** jeudi 16 septembre 1999 à 09 h 55.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Charmes-sur-l'Herbasse (26).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 30 ans, TT de 1986, 623 heures de vol dont 82 sur type et 6 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'incident : vent 350° / 10 kt, rafales 20 kt, visibilité supérieure à 7 km, SCT à 1300 pieds, BKN à 2500 pieds.

### **Circonstances**

Le pilote décolle de l'aérodrome de Saint-Rambert-d'Albon pour un vol local. Après une vingtaine de minutes de vol, alors qu'il revient vers l'aérodrome de départ à une hauteur de 1500 pieds, il entend un bruit provenant du moteur, accompagné de fortes vibrations et d'une baisse de régime moteur à 1800 tours par minute. Il décide de mettre plein gaz, d'actionner le réchauffage carburateur, le régime moteur remonte alors à 2400 tours par minute. Le pilote choisit de prendre de l'altitude alors qu'il survole une zone boisée. Après quelques minutes, le moteur s'arrête. La tentative de remise en route est sans effet. Le pilote choisit un champ de tournesols récemment fauché où il atterrit sans dommage.

Le moteur de l'avion a été déposé pour examen. Le pignon du vilebrequin est très endommagé : il reste seulement quatre des vingt-deux dents du pignon. Les dents des pignons d'arbre à cames et de magnétos sont matées. Il est probable que la rupture d'une dent a entraîné celle du train de pignons de distribution avec pour conséquence l'arrêt du moteur.

Note 1 : Le jour de l'incident le moteur totalisait 4437 heures de fonctionnement. Il n'était pas entretenu dans un atelier agréé. La dernière intervention connue sur le moteur consistait en un remplacement des quatre cylindres, des coussinets de bielles et du vilebrequin. Elle a eu lieu en février 1998, le moteur totalisait alors 4234 heures de fonctionnement.

Note 2 : La réglementation n'impose pas un programme de visites régulières du moteur équipant un avion muni d'un certificat de navigabilité restreint d'aéronef (C.N.R.A). Lorsque ce modèle de moteur équipe un aéronef ayant un certificat de navigabilité sans restriction (C.D.N), son potentiel est limité à 1800 heures de fonctionnement.