

## **INCIDENT**

### ***survenu à l'avion immatriculé F-GJZJ***

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Evénement :</b>        | panne moteur, atterrissage en campagne. |
| <b>Cause identifiée :</b> | pollution du carburateur.               |

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Robin DR 400 - 120.

**Date et heure :** vendredi 1<sup>er</sup> juin 2001 à 12 h 40.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Le Faget (31).

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 26 ans, PPL (A) de 1996, 80 heures de vol avion, environ 400 heures de vol planeur.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent 280° / 12 kt, SCT à 3000 pieds, QNH 1022 hPa.

### **Circonstances**

Le pilote décolle de Toulouse Lasbordes. Après une dizaine de minutes de vol en palier à une altitude de 2000 pieds, il décide de monter au FL 55. Lors de l'action sur la manette des gaz le moteur ne parvient pas à délivrer la puissance nécessaire. Il fonctionne mais à un régime ne permettant plus de maintenir un vol en palier. Le pilote, en contact radio avec Toulouse Information, se déclare en situation de détresse et indique qu'il va atterrir en campagne. Il se pose sans dommage dans un champ en pente montante et labouré. Le pilote d'un avion passant à proximité du site d'atterrissage indique au contrôleur la localisation du DR 400.

Le plein de carburant avait été fait avant le départ de Toulouse Lasbordes. Le moteur avait été changé une dizaine d'heures environ avant l'événement.

L'examen du carburateur montre que l'orifice d'entrée du gicleur principal est partiellement obstrué par un corps translucide et mou. Ce corps a été analysé en laboratoire. Il est constitué de silicone comme le joint de la cloison pare-feu. Sa consistance peut expliquer qu'il laissait passer suffisamment de carburant pour permettre le fonctionnement du moteur mais pouvait se déformer et se déplacer entraînant une obstruction plus importante du gicleur lors d'une demande de débit supérieur.

Les analyses de l'essence provenant de la cuve du carburateur et du circuit carburant ne présentent pas d'anomalie. Elles sont conformes à une essence de type 100 LL. Le corps qui a obstrué le gicleur a pu s'introduire dans le carburateur lors d'une intervention sur celui-ci. En effet, les filtres du circuit de carburant évitent ce type de pollution.