

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-POEM

Evénement :	arrêt moteur en montée initiale, collision avec un bâtiment.
Causes probables :	fonctionnement défectueux de la pompe à carburant principale, gestion du carburant inadaptée.
Conséquences et dommages :	pilote et un tiers au sol décédés, un tiers au sol blessé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Jodel D 113 3L, moteur Rolls-Royce O-200-A.
Date et heure :	vendredi 24 mai 2002 à 17 h 20.
Exploitant :	club.
Lieu :	Chaponnay (69), lieu-dit "Sorisiat".
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 40 ans, PPL de 1989, 260 heures de vol dont 24 sur type et 1 h 30 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent variable / 04 à 06 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 4500 pieds.

Circonstances

Après quarante minutes de vol local, le pilote effectue un posé-décollé sur la piste 18L de l'aérodrome de Lyon Corbas. D'après des témoins au sol, l'avion, en montée initiale, ne parvient pas à s'élever. Le moteur a des ratés puis s'arrête. L'aéronef débute un virage à gauche puis pique vers le sol. Il percute le toit d'un hangar agricole, situé à environ deux kilomètres au sud de l'aérodrome. Il s'écrase à l'intérieur du bâtiment.

L'examen de l'épave montre que la quantité d'essence présente dans le réservoir arrière, retrouvé intact après l'accident, est d'un demi-litre. Le réservoir avant est détruit. Le sélecteur carburant est positionné sur "réservoir arrière". La pompe électrique est retrouvée en position "marche".

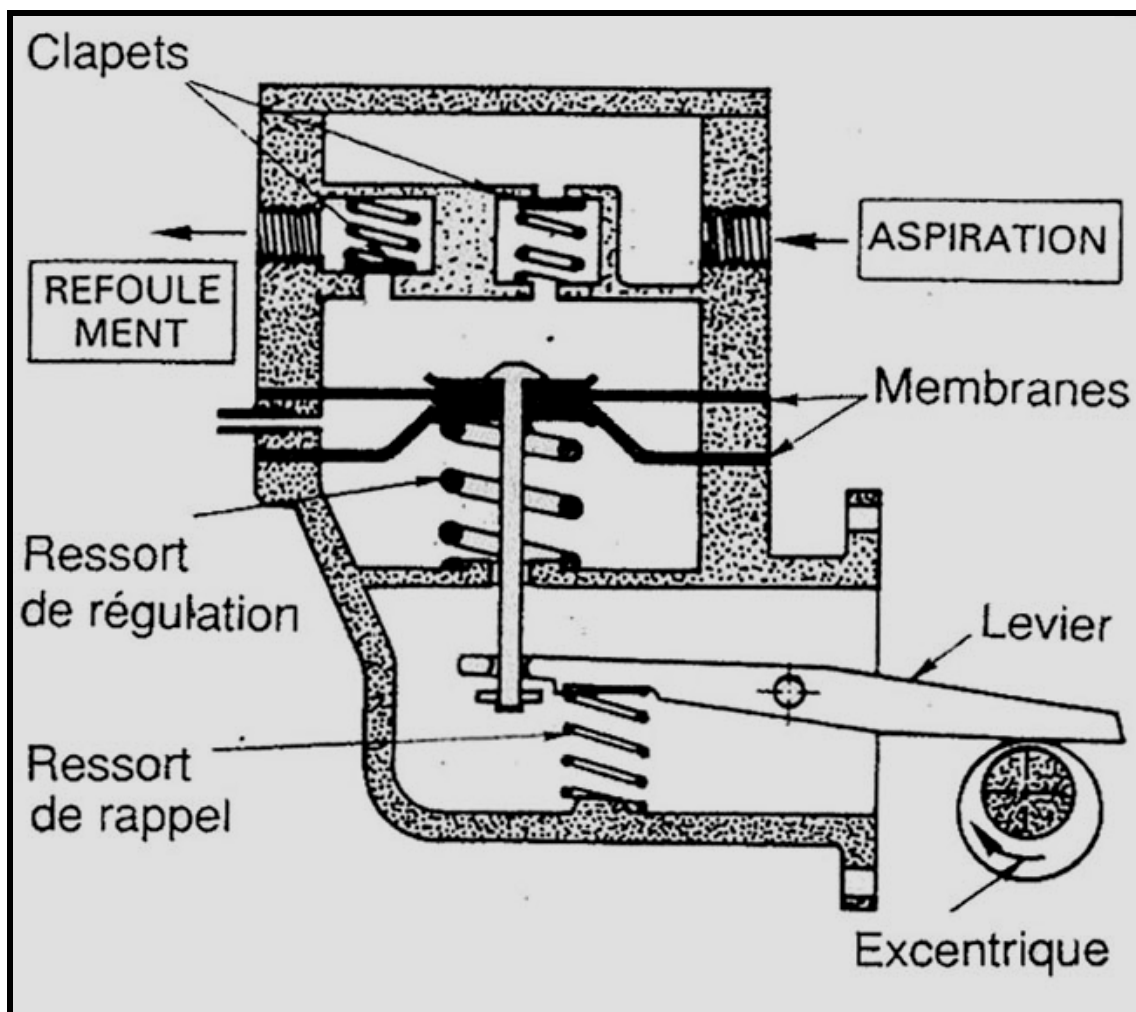
L'examen du moteur montre que la pompe principale de carburant ne pouvait plus fonctionner correctement. Des fragments du joint d'étanchéité du clapet de refoulement étaient coincés dans l'orifice de passage du carburant, empêchant la fermeture du clapet de refoulement (voir photographie et schéma pages suivantes).

Le jour de l'accident le moteur totalisait 755 heures de fonctionnement. La visite périodique des cinquante heures avait été effectuée le 17 mai 2002. L'avion n'avait pas volé depuis cette dernière visite.

L'enquête a montré que le pilote avait ajouté quarante-cinq litres d'essence avant ce vol. Il n'a pas été possible de déterminer la répartition exacte de cette quantité dans chaque réservoir.

Les positions du sélecteur carburant et de la pompe électrique observées sur l'épave peuvent être la conséquence d'une gestion d'une panne du moteur ou du choc lors de l'accident.

schéma de la pompe principale de carburant



vue de l'intérieur de la pompe principale de carburant



détail du clapet et des morceaux du joint d'étanchéité récupérés

