

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PZBZ

Événement :	perte de contrôle en dernier virage, collision avec le sol.
Cause identifiée :	décision d'entreprendre le vol avec cet aéronef par forte température.
Cause probable :	focalisation de l'attention sur un problème technique au détriment du pilotage.

Conséquences et dommages :	pilote décédé, passager blessé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Jodel D 18, construction amateur.
Date et heure :	samedi 21 juin 2003 à 16 h 10.
Exploitant :	club.
Lieu :	AD Rodez (12).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 55 ans, PPL de 1975, 273 heures de vol dont 48 sur type, 5 heures dans les trois mois précédents, dont 1 h 30 sur type.
Conditions météorologiques :	vent 360° / 8 à 12 kt, CAVOK, température 34 °C.

Circonstances

Le pilote décolle aux environs de 15 h 45 de la piste 31 revêtue. Il a décidé de réaliser la navigation proposée dans le cadre d'un rallye aérien organisé par l'aéro-club. Dix minutes après le décollage, en route vers Aurillac, il essaie en vain de contacter le chef pilote de l'aéro-club sur la fréquence d'auto-information. Le passager explique que le pilote, préoccupé par la température de l'huile du moteur, décide de faire demi-tour puis réduit le régime en descendant. Il ajoute qu'à ce moment, la température d'huile atteint 115 °C.

A 16 h 06 min le pilote annonce d'une voix calme sur la fréquence d'auto-information : *"je rentre parce que mon avion est à 115 degrés, je n'arrive pas à le faire refroidir. Je vais me mettre en vent arrière pour la 31 en gazon"*.

Une minute plus tard, un DR 400 de l'aéro-club s'annonce en longue finale pour la piste 31 revêtue.

A 16 h 08 min 23 s le DR 400 s'annonce en finale 31.

A 16 h 08 min 32 s le pilote du F-PZBZ annonce qu'il est en *"vent arrière 31 gazonnée main droite"*. La voix du pilote semble calme.

A 16 h 09 min 03 s le pilote du DR 400 s'annonce *"en courte pour la 31 en dur"*.

L'épave est retrouvée près de l'axe de la piste 31 non revêtue. Son examen ne met en évidence aucune autre défaillance (*suite page suivante*).

Le passager indique que pendant le dernier virage, après un circuit à faible hauteur, il a entendu l'avertisseur de décrochage. Il ajoute que l'inclinaison au cours de ce dernier virage était modérée puis qu'elle a fortement augmenté. Lors du choc avec le sol il a été éjecté. Il a pu ensuite prévenir les secours.

Les deux pilotes présents dans le DR 400 n'ont pas vu le Jodel pendant son évolution. La trajectoire du Jodel décrite par les témoins au sol correspond à un circuit réalisé à faible hauteur et très proche de la piste.

Le pilote du Jodel a très probablement focalisé son attention sur l'indication de température d'huile, au détriment du pilotage de l'aéronef. L'avion s'est ainsi retrouvé en vent arrière rapprochée à vitesse et hauteur faibles. Dans ces conditions le dernier virage était difficilement réalisable. Il n'est pas possible de dire si l'intégration directe du DR400 a pu constituer une gêne pour le pilote du Jodel.

En 2002, le club avait émis une restriction d'utilisation dans un bulletin d'information : *"Le D 18 craint les températures élevées, c'est la raison pour laquelle à partir d'une température sous abri de 23 °C, ils sont interdits de vol. Par ailleurs, si la température de l'huile dépasse 100 °C, réduire le régime à 2 500 tours par minute"*.

L'avertissement suivant était ajouté sur le tableau de bord : *"Très important, ne pas dépasser température d'huile 100 °C, sinon réduire le moteur à 2500 tours par minute"*.

La trajectographie suivante est issue du récepteur GPS présent à bord. Les derniers points montrent l'avion en virage avec une inclinaison proche de 35 degrés et une vitesse propre calculée très proche de la vitesse de décrochage qui est de 75 km / h.

