

ACCIDENT

1^{er} février 2004 - avion immatriculé F-WRCE

Événement :	arrêt du moteur en montée initiale, tentative de demi-tour, collision avec un bâtiment.
Cause identifiée :	décision de décoller dans une direction ne permettant pas un atterrissage d'urgence en sécurité lors d'un vol d'épreuve.

Conséquences et dommages : pilote décédé, aéronef détruit.

Aéronef : avion Pottier P 180 S, construction amateur, moteur Rolls Royce Continental C90-14F de 90 ch, 2 260 heures de fonctionnement, 1 065 depuis la révision générale.

Date et heure : dimanche 1^{er} février 2004 à 15 h 53.

Exploitant : privé.

Lieu : à 200 mètres de l'extrémité de la piste 33 de l'aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux (73).

Nature du vol : vol d'épreuves.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 55 ans, TT de 1967, PL(A) de 1991 périmé, 13 121 heures de vol, dont 55 minutes sur type et dans les trois mois précédents, 7 heures 15 de vol entre avril 2001 et février 2003.

Conditions météorologiques : AD Chambéry Challes-les-Eaux : vent 340° /06 kt, CAVOK, température 10 °C, température du point de rosée 4 °C, QNH 1028 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle en piste 33 revêtue longue de mille mètres. Des témoins au sol ayant une expérience aéronautique expliquent que l'avion effectue un palier d'accélération puis monte avec une pente importante. A une hauteur qu'ils estiment entre 75 et 100 mètres, à environ 300 mètres de l'extrémité de piste, ils perçoivent des ratés puis l'arrêt du moteur. Il leur semble que le pilote « rend la main ». L'avion vire à droite en descente puis, en fin de demi-tour heurte un bâtiment et s'enflamme.

L'examen du site et de l'épave fait apparaître que l'avion a heurté le bâtiment avec un angle de piqué d'environ quarante-cinq degrés, légèrement incliné à gauche.

Le réservoir de carburant, à fond plat, est situé entre le moteur et le poste de pilotage. La prise de sortie du carburant est placée au milieu du fond du réservoir, que le système de jaugeage (flotteur surmonté d'une tige coulissant par le bouchon du réservoir° n'avait pas été étalonné. Le circuit de carburant ne montre pas d'indice de pollution. Il n'a pas été possible de déterminer la quantité de carburant contenue dans le réservoir.

L'examen du moteur montre que :

- ☐ il est en état de fonctionnement,
- ☐ il n'est pas équipé de pompe à carburant,
- ☐ le carburateur est équipé d'une boîte à air sans réchauffe,
- ☐ le gicleur principal du carburateur est surdimensionné.

L'avion avait été accidenté sept ans plus tôt. Il avait été stocké puis racheté par le pilote. Ce dernier avait effectué de nombreux travaux sur la cellule et fait installer le moteur. Il avait remplacé le carburateur et supprimé le démarreur et la génératrice. Depuis son installation sur l'avion, le moteur avait fonctionné environ 5 h 45 min. La veille, le pilote avait effectué le premier vol d'une quinzaine de minutes. Il avait volé pendant une durée sensiblement égale quelques heures avant l'accident.

Le pilote avait restauré deux avions dont un Jodel D 112. Il bénéficiait d'une autorisation provisoire de vol sous laissez-passer dans un rayon de 20 km de son port d'attache (aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux) afin d'effectuer les épreuves en vol (15 heures de vol et 50 atterrissages) nécessaires avant la délivrance du CNRA. Il avait peu volé depuis 2001.

1. Hypothèse d'un défaut d'alimentation de carburant

Le carburant inutilisable dans un réservoir à fond plat dépend de l'attitude de l'avion.

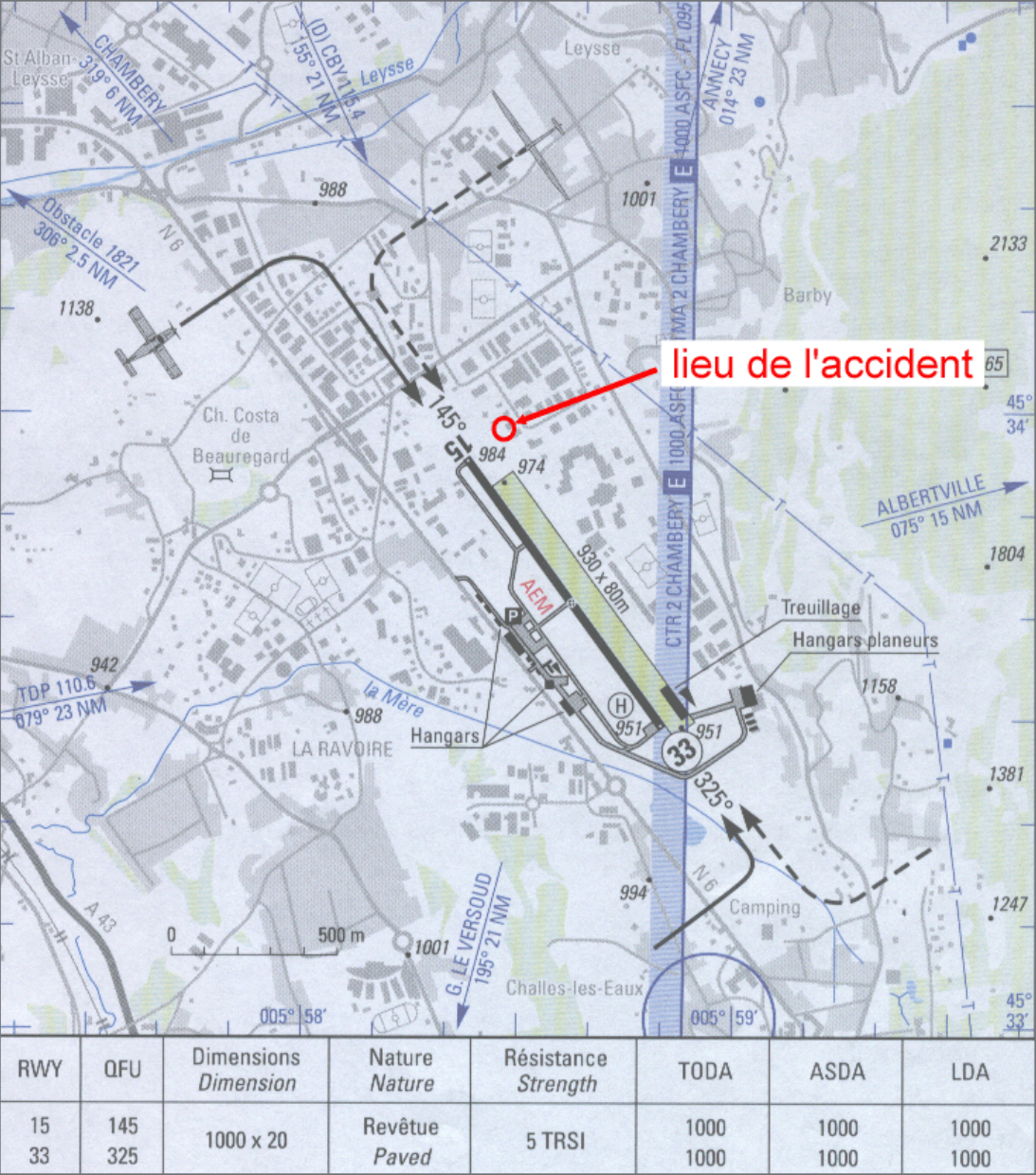
Il est possible que, lors des deux premiers vols, le pilote ait limité l'assiette à cabrer. Il avait fait part à son entourage du fait qu'il se trouvait en confiance pour les vols suivants. Il est possible que la montée à forte assiette après le palier d'accélération traduise cette prise de confiance. L'assiette de l'avion et la diminution du niveau de carburant due aux vols précédents ont alors pu provoquer une perturbation de l'alimentation en carburant.

2. Hypothèse d'un givrage du carburateur

Les conditions météorologiques étaient propices à un givrage du carburateur en montée à pleine puissance.

L'état de destruction du moteur n'a pas permis de mettre en évidence des indices confirmant l'une ou l'autre de ces hypothèses.

Lorsque le moteur s'est arrêté, l'avion était trop haut pour atterrir sur la longueur de piste restante. L'environnement constitué de bâtiments industriels dans la zone au nord de l'aérodrome était défavorable à un atterrissage d'urgence. La faible hauteur de l'avion ne permettait pas au pilote d'effectuer un demi-tour puis de rejoindre la piste.



extrait de la carte d'atterrissage à vue
de l'aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux