

## RAPPORT

### Incident survenu le 31 août 2009 à l'avion immatriculé F-GNNI

<b>Evénement :</b>	diminution de la puissance du moteur en montée initiale, atterrissage d'urgence en campagne, en instruction.
<b>Cause probable :</b>	stationnement de l'avion avec la commande de réchauffage du carburateur sur la position « chaud ».

<b>Conséquences et dommages :</b>	aucun.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 400-120.
<b>Date et heure :</b>	lundi 31 août 2009 à 12 h 00.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	Balma (31).
<b>Nature du vol :</b>	instruction.
<b>Personne à bord :</b>	instructeur + élève.
<b>Titres et expérience :</b>	<input type="checkbox"/> instructeur, 35 ans, CPL (A) de 2000, 1 140 heures de vol dont 800 sur type et 70 dans les trois mois précédents ; <input type="checkbox"/> pilote-stagiaire, 25 ans, 7 heures de vol en double commande.
<b>Conditions météorologiques :</b>	AD Toulouse-Blagnac situé à 12 km du lieu de l'incident : vent 120° / 15 kt, CAVOK, température 27 °C, température du point de rosée 9 °C, QNH 1015 hPa.

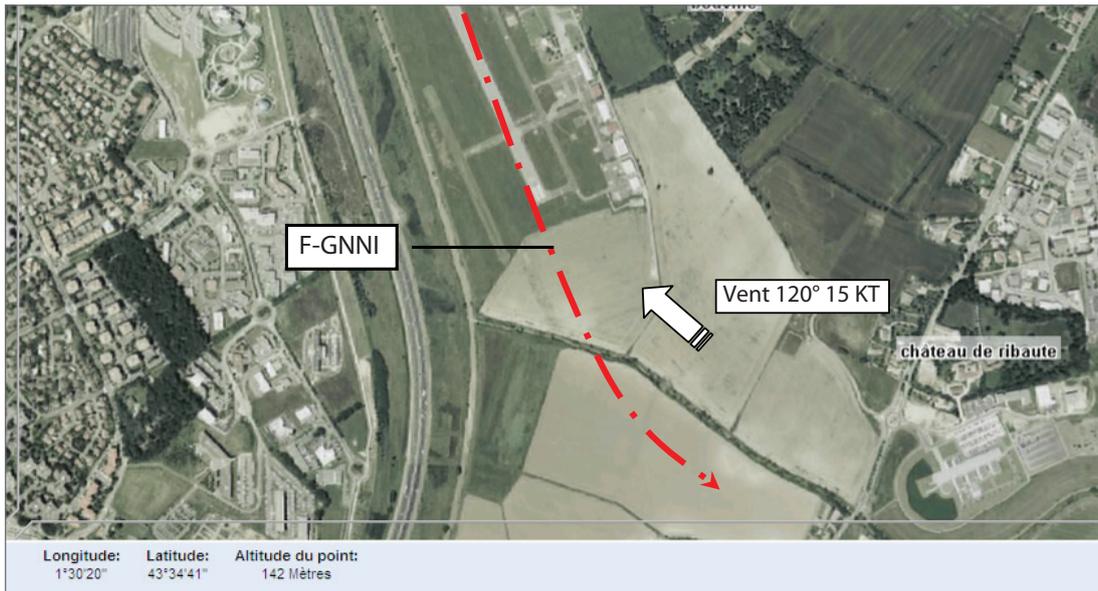
### CIRCONSTANCES

Sous la surveillance de son instructeur, l'élève-pilote réalise les actions et les vérifications avant le départ et ne détecte aucune anomalie. L'avion s'aligne sur la piste 16 de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes (31), la mise en puissance et le décollage sont normaux.

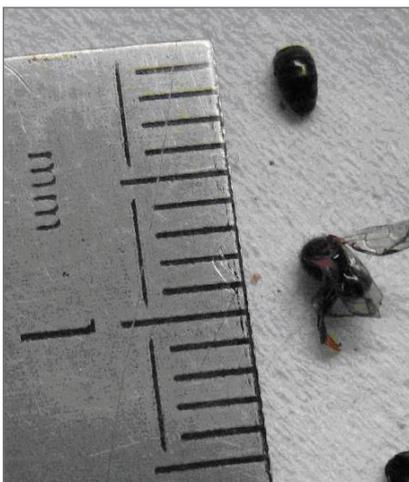
Passant une hauteur de 200 pieds en montée, l'élève signale une diminution de puissance du moteur. L'instructeur prend les commandes et, observant une stabilisation du régime vers 1 200 tours par minute, décide d'atterrir dans le champ le plus proche. Il annonce par radio « panne moteur réelle » et son intention d'atterrir dans ce champ. Il active la balise de détresse et braque les volets en position atterrissage. L'avion atterrit dans un champ et roule sur 130 mètres avant de s'immobiliser. L'instructeur informe le contrôleur qu'il n'y a aucun dommage.

L'avion entamait le troisième vol après le plein de carburant. Juste avant le vol de l'incident, un élève-pilote avait effectué son premier vol seul à bord.

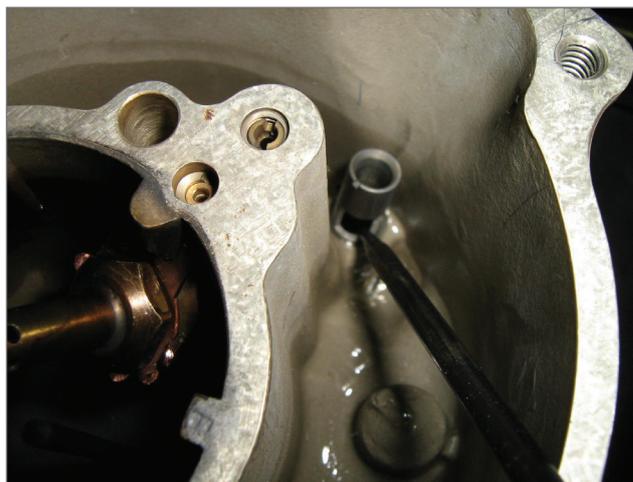
Le démontage du carburateur montre que le conduit vers le gicleur était obstrué par un insecte. Il est vraisemblable que l'insecte ait pénétré dans le carburateur en passant par le collecteur de réchauffage, alors que l'avion était stationné avec la commande positionnée sur 'chaud'. L'élève et l'instructeur ne se souviennent pas avoir repoussé la commande de réchauffage avant la mise en route du moteur. L'instructeur ajoute avoir trouvé plusieurs fois la commande de réchauffage du carburateur tirée (sur 'chaud') lors des vérifications avant la mise en route du moteur.



trajectoire de l'avion reconstituée d'après les témoignages



fragments de l'insecte qui bouchait le conduit principal du carburateur.



la pointe en métal indique l'endroit où l'insecte a été retrouvé.