

**Défaut de puissance du moteur à l'issue d'un exercice moteur réduit,
atterrissage d'urgence, rupture du train avant, en instruction**

Aéronef	Avion Robin DR 400-120 immatriculé F-GGJO, moteur AVCO Lycoming O-235 de 120 cv
Date et heure	29 novembre 2012 à 15 h 00 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	A proximité de l'aérodrome de Royan-Médis (17)
Conséquences et dommages	Avion endommagé

⁽¹⁾Heure locale.

CIRCONSTANCES

L'instructeur et l'élève décollent de l'aérodrome de Royan-Médis (17) pour un vol local d'instruction dans le cadre du renouvellement de sa qualification de classe SEP⁽²⁾. Après un posé-décollé en piste 28, tandis que l'avion est en montée à environ 500 ft, l'instructeur simule une panne du moteur. Vers 250 ft, il interrompt l'exercice et demande à l'élève de reprendre la montée. Ce dernier actionne la commande de puissance mais le moteur reste au ralenti. L'instructeur prend les commandes, annonce à la tour « panne réelle » et atterrit dans un champ fraîchement labouré. Après quelques mètres de roulement, l'avion s'immobilise sur le nez.

Les traces laissées par le train d'atterrissage dans la terre montrent qu'après le touché, le train avant s'est enfoncé profondément dans le sol sur une dizaine de mètres puis s'est rompu.

Les examens réalisés sur l'avion n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'expliquer le défaut de puissance du moteur.

L'élève explique que pendant la montée initiale, l'instructeur a tiré la commande de réchauffage carburateur puis a réduit les gaz en annonçant « on est en panne ». Dans l'impossibilité de procéder à un atterrissage d'urgence au sud de la trajectoire en raison d'obstacles, il a viré au nord où il a choisi un champ.

L'instructeur indique qu'avant de simuler la panne du moteur, il s'était assuré que la pompe électrique était encore en fonctionnement. Il explique que la zone choisie par l'élève lors de la simulation était la seule qui permettait un atterrissage d'urgence à Royan après le décollage en piste 28. Lorsqu'il a repris les commandes, il n'a pas eu d'autre choix que de poursuivre sur la trajectoire débutée par l'élève. Il ajoute qu'il avait réalisé un exercice similaire en campagne vingt minutes plus tôt dans une autre zone.

L'instructeur totalisait 8 390 heures de vol dont 1 620 en instruction et environ 400 sur type dont 11 dans les trois mois précédents.

⁽²⁾Single Engine Piston.

L'élève totalisait 150 heures de vol depuis 2007, toutes sur type dont 6 dans les trois mois précédents. Sa licence n'était plus valide depuis 2009.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 350° pour 12 kt, visibilité 9 999 m, SCT à 1 700 ft, BKN Sc à 3 000 ft, température 6 °C, température du point de rosée 0 °C, QNH 1012 hPa.

CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause du défaut de puissance du moteur lors de la remise de gaz. Cependant, compte tenu des conditions météorologiques et de la phase de vol (fonctionnement du moteur au régime ralenti pendant l'exercice), il est très probable que le carburateur a été exposé à un givrage sévère, malgré l'utilisation du réchauffage carburateur.