



Bulletin de Sécurité des Vols n°17

Octobre 2012

Incident grave du F.GTPT :

Lors d'un vol solo en montée pour Huez, à 7300 pieds près de Chamrousse, à la mise en palier, le moteur a des à-coups, émet des bruits anormaux, et le régime baisse brutalement de 5 à 600 t/mn. Le pilote réduit encore pour trouver un régime plus régulier et se dirige en descente sur le terrain du Versoud.



Calmement il demande à la tour pour intégrer avec des ennuis moteur et le contrôleur l'autorise prioritairement pour une piste 22. Vent arrière main gauche et présentation en finale. Dès que le pilote réduit les gaz en finale, le moteur s'arrête, l'avion se pose moteur coupé après une remise en route et un nouvel arrêt. Le pilote dégage la piste sur sa lancée à la bretelle E2.

Explications :

Les 4 goujons de fixation du cylindre arrière droit se sont cassés : recul du cylindre, arrachement de l'échappement et des poussoirs culbuteurs. Moteur changé.

Enseignements :

1 - En cas de bruits et vibrations anormaux du moteur, adapter le régime pour le diminuer. Si les vibrations sont très importantes et que les variations de régime n'apportent pas d'amélioration, le bâti moteur peut céder et le moteur se détacher ce qui est fatal. Dans ce cas couper rapidement le moteur aux magnéto avant la catastrophe : il y a encore la possibilité de se poser moteur coupé avec le moindre mal.

2 – En cas de panne grave comme celle-ci, prévenir le contrôleur et appliquer les procédures d'urgence : may day (3 fois), 7700 et chapitre 3 du manuel avion (relisez-les).

3 – Garder son calme pour réagir en toute connaissance de causes, on va vous aider pour vous recueillir au sol.

WELL DONE AIMÉ