

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GEBS

Evénement :	arrêt du moteur en montée initiale, demi-tour, atterrissage hors piste.
Cause :	non identifiée à la date de publication du rapport.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Pilatus PC 6 B2-H2 "Turbo-Porter" moteur Pratt et Whitney PT 6 A 27.
Date et heure :	jeudi 9 octobre 2003 à 18 h 30.
Exploitant :	société.
Lieu :	AD Mimizan (40).
Nature du vol :	largage de parachutistes.
Personnes à bord :	pilote + neuf parachutistes.
Titres et expérience :	pilote, 38 ans, CPL de 1988, 4 950 heures de vol dont 1 750 sur type et 224 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent 270° / 05 à 10 kt, CAVOK.

Circonstances

Le pilote, familier de l'aérodrome, explique qu'après le décollage en piste 26, lors de la montée initiale, à une hauteur d'environ trois cent cinquante pieds, il arrête la pompe auxiliaire de carburant et le moteur cesse de fonctionner. Contraint à un atterrissage en campagne, il commande la mise en drapeau de l'hélice, effectue un demi-tour par la gauche et atterrit sans encombre dans un champ en friche, à proximité du seuil de la piste 08 (*voir carte page suivante*).

Le pilote précise que l'implantation de l'aérodrome dans la forêt landaise ainsi que la présence de plusieurs rampes d'arrosage de trois mètres de hauteur, positionnées en travers des quelques champs disponibles devant lui, l'ont amené à prendre la décision de réaliser un demi-tour par la gauche (côté pilote) pour rejoindre une zone qu'il voyait et qu'il estimait plus dégagée. Il ajoute que pendant le virage, l'avion était à la limite du décrochage.

L'examen du moteur montre que son arrêt est dû à la perte d'entraînement de la pompe haute pression de carburant, conséquence d'une corrosion et d'une usure importantes observées au niveau des cannelures du manchon d'entraînement du rotor. Des examens complémentaires sont en cours pour tenter de préciser la cause de ces anomalies.

Cette pompe avait fonctionné 561 heures depuis sa révision générale en novembre 2000.

Ce rapport est publié afin de maintenir la vigilance des usagers sur l'éventualité de la panne moteur en vol.

