

ACCIDENT

30 septembre 2004 - avion immatriculé F-GFRA

Événement :	perte d'altitude non détectée par le pilote à la suite d'une dégradation des performances du moteur, atterrissage d'urgence en campagne.
Causes probables :	☐ préparation insuffisante du vol, ☐ diagnostic de panne erroné, ☐ obstination à poursuivre le vol.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin ATL, moteur JPX 4T-60A de 60 ch, simple allumage (2 272 heures de fonctionnement).

Date et heure : jeudi 30 septembre 2004 à 19 h 00.

Exploitant : club.

Lieu : Vaire-sous-Corbie (80).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 60 ans, PPL(A) de 1964, 338 heures de vol dont 40 sur type et 9 heures dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques :

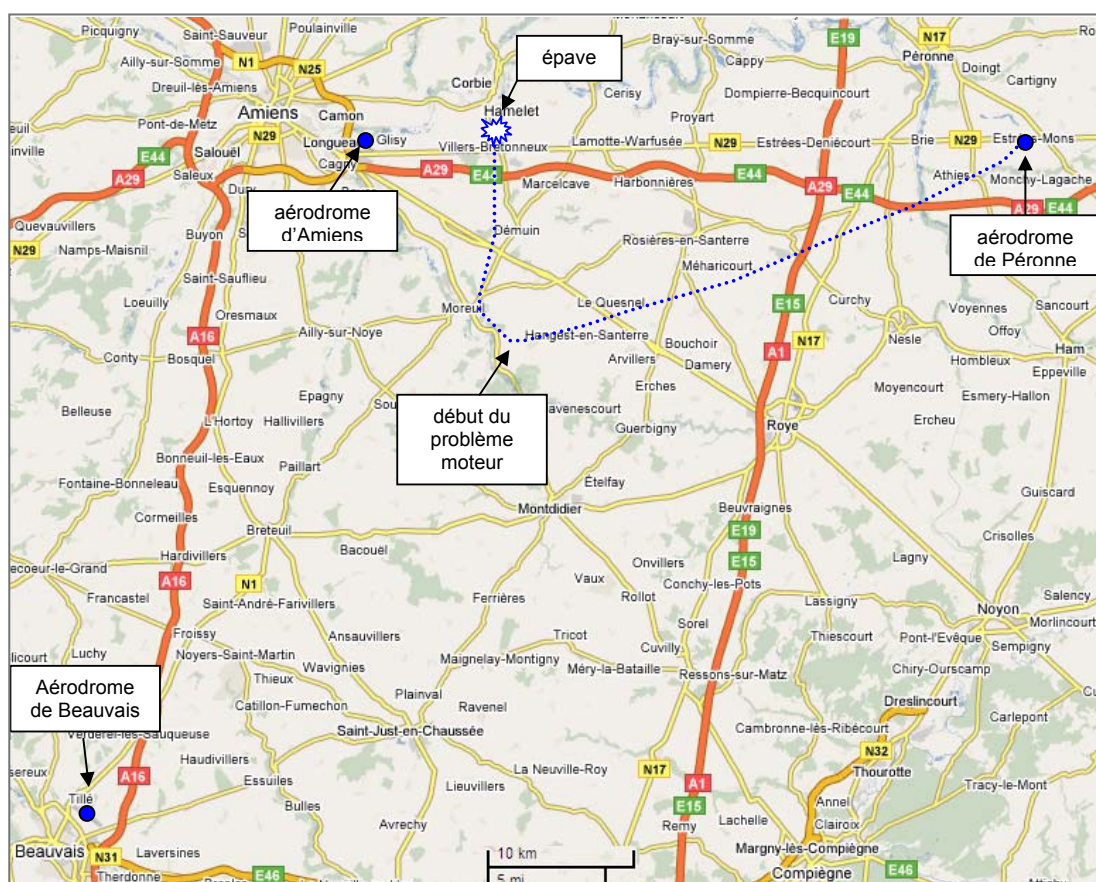
- ☐ évaluées sur le site de l'accident : vent 330° / 12 kt, visibilité 6 km, SCT Cu à 3 600 pieds, température 17,4 °C, température du point de rosée 15 °C, humidité relative 85 %, QNH 1018 hPa.
- ☐ Situation générale : arrivée par un flux d'ouest du « secteur chaud » d'une perturbation dans l'après-midi entraînant une dégradation des conditions météorologiques notamment près des côtes avec plafond bas, bruines et visibilités médiocres.
- ☐ Position du soleil : azimut : 270°, hauteur : 6°.

CIRCONSTANCES

Afin d'aller chercher un avion de l'aéroclub, le pilote effectue le voyage entre Beauvais (60) et Péronne (80) en tant que passager. Le temps était brumeux entre Montdidier et Péronne. Après une escale de dix minutes, il décolle à 18 h 15 pour le retour, seul à bord de l'ATL.

Le pilote indique qu'il monte à une hauteur de 1 000 pieds. Compte tenu des conditions de visibilité réduite, il infléchit sa trajectoire vers l'ouest et descend lentement à une hauteur de 500 pieds. Vers 18 h 35, dans le secteur

de Moreuil (80), il décide de reprendre de la hauteur et constate que le moteur ne délivre pas la puissance nécessaire. La vitesse indiquée ne dépasse pas 110 km/h bien qu'il ait mis la commande de puissance sur plein gaz. A 18 h 40, il se déroute vers l'aérodrome d'Amiens-Glisly (80). Il surveille attentivement l'anémomètre. Bien qu'il regarde à l'extérieur, il ne s'aperçoit pas que l'avion descend. A 18 h 55, il réalise que l'avion ne pourra pas franchir une rangée de peupliers et atterrit d'urgence dans un champ situé sur la commune d'Hamelet (80). Pendant le roulement à l'atterrissage, le train avant se rompt.



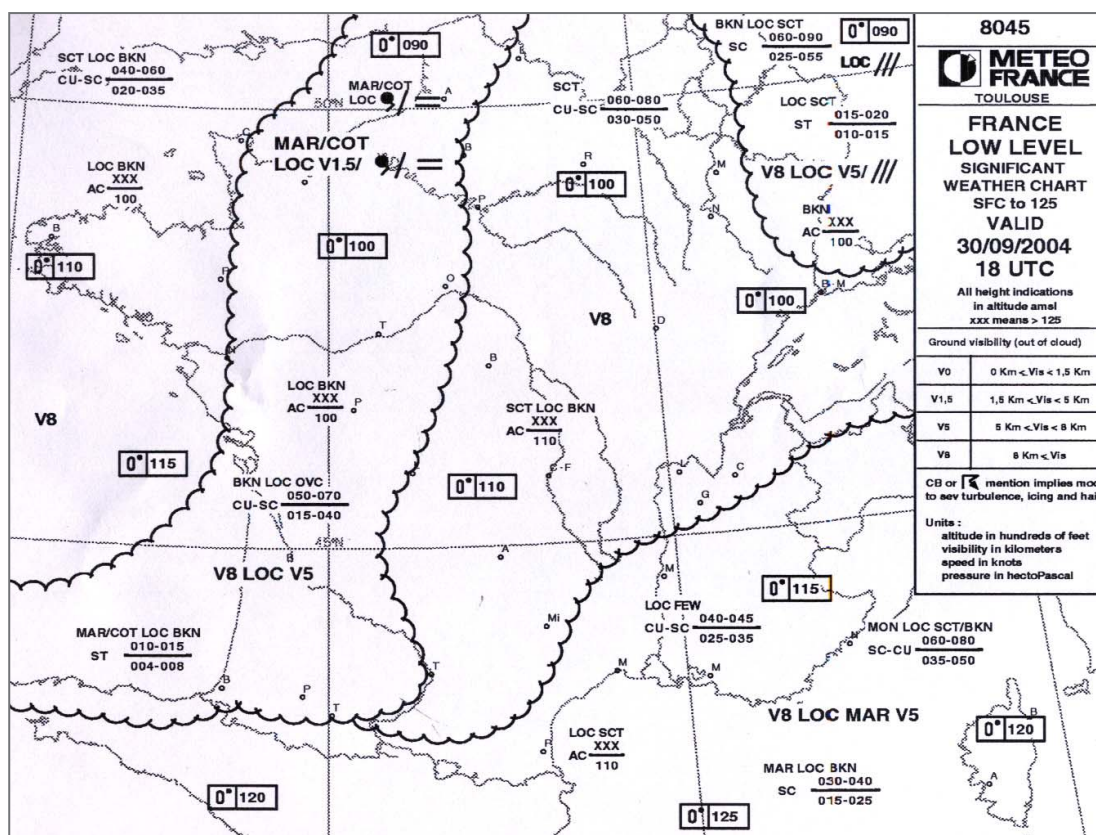
Aucune anomalie n'a été constatée sur le moteur et ses accessoires.

Le pilote précise qu'il utilisait régulièrement cet avion dans la région et volait installé en place droite. Il a pensé que la diminution des performances du moteur était due à une bougie défectueuse. Il n'a pas envisagé de givrage du carburateur parce qu'il supposait que ce phénomène n'apparaît que lorsque les ailes portent du givre. L'indicateur de température d'air d'admission et l'anémomètre sont installés en partie gauche du tableau de bord.

Pour préparer son vol, le pilote avait seulement pris connaissance des informations de l'ATIS lors du décollage de Beauvais.

METAR LFOB 301500Z 20005KT 9999 BKN033 21/14 Q1017 NOSIG
 METAR LFOB 301600Z 06011KT CAVOK 16/13 Q1021 TEMPO 7000 RA
 METAR LFOB 301700Z AUTO 05007KT 9999NDV NSC 15/13 Q1021

LFOB 301400Z 301524 28007KT 8000 BKN035 BECMG 1820 BKN015 TEMPO
 2124 3000 BR BKN007



Il est possible que le moteur ait subi les effets d'un givrage du carburateur (voir ci-dessous).

