

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GIYV

Evénement :	panne moteur en montée, atterrissage d'urgence, en campagne, collision avec un arbre.
Cause identifiée :	prise en compte insuffisante des effets d'un vol en glissade maintenue sur l'alimentation en carburant.

Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	avion EADS SOCATA MS 894 A "Rallye Minerva".
Date et heure :	jeudi 12 février 2004 à 12 h 05.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Toulouse Lasbordes (31).
Nature du vol :	vol de contrôle.
Personnes à bord :	pilote + mécanicien.
Titres et expérience :	pilote, 43 ans, CPL de 1998, FI, 2 290 heures de vol dont 50 sur type et 60 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 270 / 02 kt, CAVOK, température 10 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1027 hPa, aucune turbulence.

Circonstances

L'avion a été immobilisé pendant une période d'un an et demi et vient de subir une grande visite d'entretien en vue d'une ré-immatriculation. Le pilote, accompagné du mécanicien de l'unité d'entretien, décolle de Toulouse Lasbordes à destination de Graulhet (81) pour le premier vol de contrôle sous laissez-passer provisoire. A l'issue de cette étape, le pilote note sur le compte-rendu de contrôle qu'il n'a pas remarqué d'anomalie.

Au retour de Graulhet, il s'intègre en étape de base pour la piste 34 de Toulouse Lasbordes. Il explique qu'il décide d'interrompre l'approche à une hauteur d'environ cinquante pieds et de vérifier ensuite les performances de l'avion en réalisant une montée à forte pente. Afin de conserver la vue sur un avion au roulement à l'atterrissage, le pilote, assis en place droite, incline l'avion d'environ vingt-cinq degrés à droite. Il réalise un vol en dérapage intérieur stabilisé (glissade) et maintient cette attitude entre le seuil de piste et la mi-piste en restant parallèle à l'axe à une vitesse de 75 nœuds pendant environ dix secondes. Il reprend ensuite un vol symétrique et débute la montée à forte pente (Vz max) et à la puissance maximale. A

une hauteur d'environ cinq cents pieds, il constate une diminution importante du régime moteur (indication du tachymètre inférieure à 1 000 tours par minute). Il adopte un profil de descente avec la vitesse de finesse maximale soit 75 nœuds. Il choisit une zone d'atterrissage dégagée située entre une autoroute et un ruisseau. Au cours du roulement à l'atterrissage, l'aile gauche heurte un arbuste et se rompt. L'avion effectue un cheval de bois et s'immobilise. Le train d'atterrissage s'efface et l'hélice métallique fléchit vers l'arrière.

L'enquête a montré que le sélecteur carburant était positionné sur le réservoir droit. Il reste environ la moitié de carburant dans les réservoirs droit et gauche. Ces réservoirs ont une capacité de cent litres chacun.

Des essais ont été réalisés au sol sur un réservoir. Ils révèlent que l'alimentation en carburant n'est plus assurée si la glissade dure plus de trois secondes avec une inclinaison de vingt degrés et réservoir à moitié plein. L'aspiration du carburant est rétablie six secondes après que l'inclinaison soit redevenue nulle.

La quantité de carburant présente dans les durites et dans la cuve du carburateur permet le fonctionnement du moteur avec une puissance décollage pendant environ quatorze secondes. Cette durée est compatible avec le temps compris entre l'arrêt de la glissade et la perte de puissance constatée par le pilote.

Sur un avion monomoteur, il y a risque de désamorçage du circuit carburant lorsque la bille se trouve du côté du réservoir sélectionné.

Aucune mise en garde concernant le risque de désamorçage durant un vol dissymétrique n'est portée à la connaissance des utilisateurs dans le manuel de vol.

