

ACCIDENT

27 mai 2005 - avion immatriculé F-GCRD

Evénement :	apparition de fumées en cabine, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	modification inadaptée du circuit de chauffage.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

Aéronef : avion Robin R 1180 TD « Aiglon ».

Date et heure : vendredi 27 mai 2005 à 18 h 15.

Exploitant : club.

Lieu : Sainte-Suzanne (09).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 25 ans, VV de 1998, PPL de janvier 2005, 120 heures de vol dont 78 sur avion, 103 en double commande, trois sur type et sept dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'accident : vent 110° / 15 kt, rafales à 30 kt, CAVOK, température 25 °C, QNH 1011 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote accompagné de ses passagers décolle en piste 09 de l'aérodrome de Pamiers (09) pour un vol retour à destination de Muret (31). Il s'établit en croisière à une altitude de 2 700 pieds. Après dix minutes de vol, le pilote et ses passagers perçoivent un bruit sec. Le passager situé en place avant droite sent immédiatement une odeur de « plastique chaud ». Le pilote explique que, quelques instants plus tard, l'odeur s'intensifie et que de la fumée blanche s'échappe sous le tableau de bord. Il arrête l'alternateur et diminue la charge du circuit électrique. Il ne déconnecte pas la batterie, afin de maintenir le contact à la radio avec le para-club de Pamiers et affiche le code 7700 au transpondeur.

Le pilote applique, de mémoire, la procédure « feu, fumée à bord » et décide d'atterrir en campagne. Il repère un premier champ puis en distingue un autre qui lui semble plus approprié. En finale, à la vitesse de 80 kt, en configuration atterrissage, le pilote est averti par un passager de la présence d'une ligne électrique devant eux. Le pilote adopte aussitôt une assiette à cabrer et augmente la puissance pour survoler la ligne. Ce changement de trajectoire réduit la distance de roulement à l'atterrissage disponible. Le pilote décide alors d'utiliser la diagonale du champ pour atterrir. Pendant le roulement, les trains se rompent lors de leur passage dans un fossé. Le bâti moteur heurte le sol et l'avion s'immobilise une vingtaine de mètres plus loin.

L'examen de l'avion ne révèle aucun défaut sur les circuits électriques. Le conduit de chauffage en place avant droite est obturé au moyen d'un bouchon de matière plastique fixé à l'aide de ruban adhésif. Ce bouchon présente des marques de surchauffe et de matière plastique fondu. Sa dégradation progressive a conduit à l'émission de fumées dans le cockpit. Le pilote précise que le chauffage de la cabine n'était pas en fonctionnement pendant le vol.

Des témoins expliquent qu'auparavant de l'air chaud était envoyé dans la cabine, lorsque le chauffage n'était pas en fonctionnement. Pour cette raison, une personne non identifiée a obturé l'un des deux conduits.

Cette modification n'a pas été réalisée dans le cadre d'une opération de maintenance planifiée. Ni la méthode ni les matériaux utilisés n'étaient adaptés pour cette modification. Il n'a pas été possible de déterminer la date à laquelle cette modification a été réalisée.

Le pilote ajoute que devant l'urgence perçue ainsi que le stress généré par le comportements des passagers, il a précipité son atterrissage en campagne et il n'a pas détecté la ligne électrique.