

ACCIDENT

16 août 2006 - avion immatriculé F-PARS

Événement :	arrêt du moteur lors d'évolutions à faible hauteur, collision avec des arbres lors d'un demi-tour.
Causes probables :	☐ décision d'entreprendre des vols avec un dysfonctionnement inexpliqué, ☐ réalisation de manœuvres particulières sans prise en compte d'anomalies précédemment rencontrées, ☐ connaissance insuffisante des particularités de l'avion.

Conséquences et dommages : pilote et passager décédés, aéronef détruit.

Aéronef : avion Pottier P 230 S « Panda », construction amateur.

Date et heure : mercredi 16 août 2006 à 17 h 50.

Exploitant : privé.

Lieu : Villette-les-Arbois (39).

Nature du vol : local.

Personnes à bord : pilote + 1.

Titres et expérience : pilote, 68 ans, PPL(A) de 1962, VV de 1968, environ 4 300 heures de vol dont 3 200 sur avion, 183 heures sur type dont 9 heures 30 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : AD Dôle (39) situé à 15 NM au nord-ouest du site l'accident : vent 230° / 03 kt, CAVOK, température 24 °C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1004 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle à 17 h 20 de l'aérodrome de Dôle (39). Des témoins au sol, ayant des connaissances aéronautiques, indiquent qu'ils voient l'avion arriver en descente, survoler la piste 32 de l'aérodrome d'Arbois à une hauteur comprise entre cinquante et cent mètres puis cabrer. Ils entendent alors des ratés moteur. L'avion vire à droite en descente avec une forte inclinaison. Le moteur s'arrête. L'avion heurte une haie d'arbustes à environ quatre cents mètres au nord de l'aérodrome et s'écrase au sol.

EXAMEN DE L'ÉPAVE

L'épave est orientée au sud-est. Son examen ne met pas en évidence de défaillance pouvant être à l'origine de l'accident. Le carburateur contient du carburant. Le moteur ne délivrait pas de puissance au moment de la collision avec le sol. Le réservoir droit a été éventré lors de l'impact, le gauche contenait une faible quantité de carburant. Le sélecteur de réservoir a été retrouvé positionné sur le réservoir gauche.

RECHERCHES

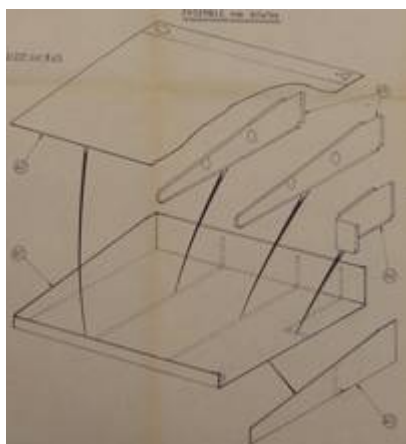
Le pilote, copropriétaire de l'avion, n'avait pas participé à sa construction. A la fin de l'année 2005 il a mentionné sur le carnet de route : « voir réservoir gauche, coupure en descente... essai réservoir gauche, OK en palier, coupure en descente. Niveau bas +1/4 ».

Les réservoirs de l'avion diffèrent de ceux définis par le concepteur. Ces derniers sont de forme parallélépipédique et se situent dans les ailes. L'orifice de prélèvement est placé à vingt-quatre centimètres de l'avant et au plus près du fond du réservoir. Une cloison en L constitue une « bête ».

Sur l'avion, chaque réservoir, d'une contenance de cinquante-deux litres, dispose de deux points de prélèvement sur la cloison située à l'emplanture de l'aile. L'examen du réservoir gauche montre qu'il est dépourvu de bête. Seul le point de prélèvement arrière est raccordé au circuit d'alimentation en carburant. Ce point se situe juste à l'aplomb de la purge, environ à un centimètre au-dessus du fond du réservoir et cinq centimètres à l'intérieur.

L'étude du carnet de route montre qu'il restait entre vingt-cinq et trente litres de carburant sans qu'il soit possible d'en déterminer la répartition.

Le pilote avait l'habitude de faire des passages à faible hauteur sur cet aérodrome.



extrait du plan de définition du réservoir
fourni par le concepteur



photographie du réservoir gauche