

## ACCIDENT

15 juillet 2007 - avion immatriculé F-BPRC

|                           |   |
|---------------------------|---|
| <b>Evénement :</b>        | diminution de la puissance du moteur en croisière, atterrissage en campagne.        |
| <b>Cause identifiée :</b> | absence d'attention portée au suivi des anomalies techniques au sein de l'aéroclub. |

**Conséquences et dommages :** partie avant de l'avion endommagée.

**Aéronef :** avion Robin DR 315 « Petit Prince ».

**Date et heure :** dimanche 15 juillet 2007 à 17 h 00.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Chouilly (51).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote 54 ans, PPL(A) de 2005, 110 heures de vol dont 94 heures sur type et 2 h 45 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** AD Reims Champagne situé à environ 40 km au nord du site de l'accident : vent 200° / 16 à 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 2 000 pieds, température 18 °C, QNH 1002 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Châlons Ecury-sur-Coole (51).

Il explique qu'en croisière il constate des variations de régime du moteur. Il agit à plusieurs reprises sur la commande de puissance. Le régime varie entre 1 400 et 1 800 tr/min. Le pilote tente de rejoindre l'aérodrome d'Epernay (51) situé à environ quatre milles marins. Ne parvenant pas à rester en palier, il décide d'atterrir dans un champ. En finale, constatant que le fonctionnement du moteur s'améliore, il essaie de poursuivre le vol. Quelques instants plus tard, une nouvelle diminution de régime le contraint à atterrir « droit devant », dans un champ récemment moissonné en pente descendante. Après l'arrondi, l'avion roule sur environ deux cents mètres, le train avant se rompt et l'avion s'immobilise.

L'examen du moteur révèle un défaut d'étanchéité de la pompe mécanique d'alimentation en carburant. Lors des variations de puissance, le pilote n'a pas activé la pompe électrique.

La veille, un membre de l'aéroclub en fin de circuit d'aérodrome sur ce même avion, avait perçu une diminution de puissance du moteur. Il avait atterri sans dommage. Il avait mentionné cette anomalie sur une feuille de papier rangée avec le carnet de route de l'avion et sur un cahier disposé dans le local de l'aéroclub. Il en avait informé divers membres afin de prévenir le président de l'aéroclub. Le mécanicien de l'aéroclub n'a pas eu connaissance de l'incident.

Le jour de l'accident, un cadre de l'aéroclub a réalisé un vol de contrôle au cours duquel il n'a pas décelé d'anomalie. Attribuant l'incident de la veille à une utilisation inappropriée du système de réchauffage du carburateur, il a jeté la feuille sur laquelle était mentionné le dysfonctionnement du moteur.

Les cadres du club demandaient aux adhérents de n'inscrire aucun incident sur le carnet de route. Ils pouvaient cependant noter sur le cahier les incidents qu'ils avaient relevés. Bien qu'accessible, ce dernier n'était généralement pas consulté par les utilisateurs avant le départ, ni par le mécanicien. Aucune mention de réparation n'a été portée en face des onze observations inscrites depuis octobre 2006.

Deux semaines plus tôt, sur un aérodrome voisin, le pilote avait constaté une instabilité du régime lors la mise en route. Il avait annulé le vol et laissé l'avion sur l'aérodrome. Cet incident ne figure pas sur le carnet de route ni sur le cahier.