

## RAPPORT

### Accident survenu le 12 septembre 2010 à l'avion immatriculé F-BSKC

<b>Evénement :</b>	arrêt du moteur après un passage à faible hauteur pour larguer le câble de remorquage, atterrissage d'urgence en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	confusion dans l'utilisation de commande.

**Conséquences et dommages :** aéronef fortement endommagé.

**Aéronef :** avion SOCATA MS 893 A « Rallye Commodore », moteur Lycoming O-360-A3A.

**Date et heure :** dimanche 12 septembre 2010 à 15 h 55.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Condom (32).

**Nature des vols :** remorquage de planeur.

**Personne à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 74 ans, VV de 1998, PPL (A°) de 1974, 1 215 heures de vol dont 515 sur type, 47 heures dans les trois mois précédents toutes sur type, environ 3 000 remorquages.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent 250° / 12 à 18 nœuds, visibilité supérieure à 10 kilomètres, FEW à 3 500 pieds, BKN à 4 500 pieds, température 24 °C, température du point de rosée 15 °C, QNH 1023 hPa.

#### **Circonstances :**

A l'issue du cinquième remorquage de l'après-midi, comme il l'a fait lors des vols précédents, le pilote effectue un passage à faible hauteur sur la piste 11 de l'aérodrome de Condom afin de larguer le câble à proximité du seuil de la piste 29, en service, pour permettre de préparer le départ du planeur suivant.

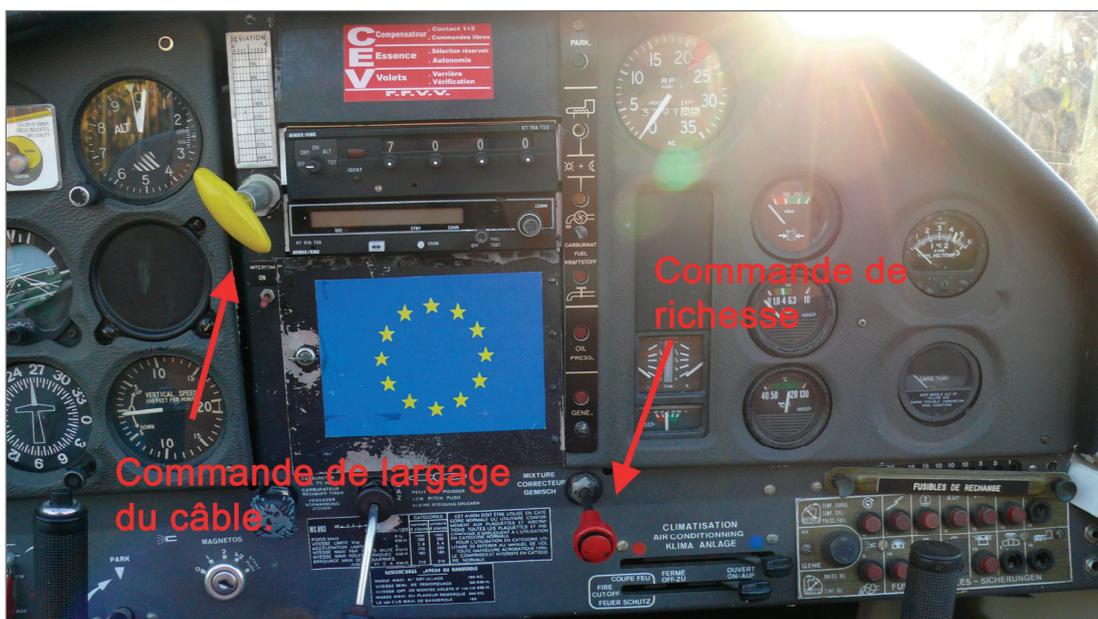
Au début de la ressource, le moteur ne délivre plus de puissance. La hauteur acquise ne permet pas au pilote de revenir atterrir sur la piste 29. Il vire à droite et atterrit en urgence dans un champ de tournesols. L'avion heurte le sol avec une vitesse horizontale faible et s'immobilise en quelques mètres. Les trains d'atterrissage avant et principaux sont pliés. L'hélice ne subit aucun dommage, ce qui indique qu'elle n'était pas en rotation au moment de l'atterrissage. Le pilote, indemne, évacue l'avion.

Les pilotes du club venus le secourir constatent que le câble de remorquage est encore attaché à l'avion et que la commande de largage fonctionne correctement. Les volets et becs sont rentrés, la commande de richesse est tirée. Aucune fuite ni odeur d'essence n'est remarquée.

Le pilote se souvient qu'il a actionné une commande au moment de larguer le câble. La perte de puissance est survenue immédiatement après. Pour tenter de redémarrer le moteur, il pense qu'il a sélectionné l'autre réservoir. La pompe électrique à carburant était en fonctionnement depuis le début de la descente. Après l'atterrissage, le pilote a placé le contact des magnétos et celui de la batterie sur OFF. Il ne se souvient pas s'il a actionné la commande de richesse après l'atterrissage d'urgence.

L'examen du moteur montre que l'hélice n'est pas bloquée en rotation. Le circuit de carburant contient de l'essence. Les réservoirs gauche et droit contiennent respectivement 25 et 21 litres de carburant. L'examen du circuit d'air ne met pas en évidence d'anomalie susceptible d'expliquer la perte de puissance.

La commande de largage du câble et celle de réglage de la richesse sont de forme, de couleur et de manipulation différentes. Elles sont distantes d'environ 30 centimètres.



L'entretien avec le pilote n'a pas permis de déterminer les causes de son erreur.