

**Perte de puissance du moteur en descente, rupture du train avant consécutif
à un atterrissage d'urgence**

⁽¹⁾Heure locale.

Aéronef	Avion Fournier RF6 immatriculé F-GADT
Date et heure	Club ⁽¹⁾
Exploitant	Dimanche 23 décembre 2012 vers 16 h 15
Lieu	Aérodrome de Biarritz (64)
Conséquences et dommages	Train avant et hélice endommagés

CIRCONSTANCES

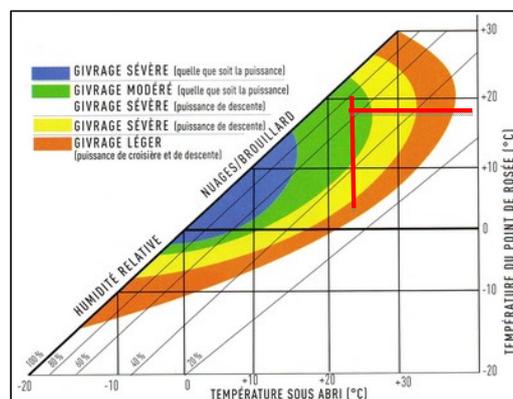
Après avoir effectué les essais moteurs au point d'arrêt, le pilote décolle de la piste 27 de l'aérodrome de Biarritz pour un vol local. Après environ une demi-heure de vol, il décide de revenir vers l'aérodrome en suivant le cheminement VFR (SE-S) en vue de s'intégrer pour l'étape de base 27.

Le pilote précise qu'il prépare son avion en vue de l'approche en passant à la verticale du point S. Il actionne le réchauffage carburateur et la pompe carburant. Il commence à réduire la puissance, sort un cran de volet puis réajuste la puissance. A ce moment, il détecte des ratés moteur. Il repousse le réchauffage carburateur, vérifie la position de la commande de mixture en butée et actionne plusieurs fois les commandes de la pompe électrique et de puissance. Ses actions restent sans effet sur le fonctionnement du moteur qui a toujours des ratés. Passant 1 200 pieds de hauteur, le pilote tente de contacter le contrôleur tour pour lui faire part de sa situation d'urgence. Son message reste sans réponse. Il prend conscience qu'il ne pourra pas rejoindre la piste et choisit un champ de maïs coupé pour entreprendre un atterrissage d'urgence. Le terrain est très meuble et l'avion s'immobilise après quelques mètres de roulement. Le train avant se rompt et l'hélice entre en contact avec le sol.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du sud pour 8 à 15 kt, visibilité 9 999 m, QNH 1015 hPa. (à 500 m de hauteur), température 23 °C, température du point de rosée - 5 °C, humidité 15 %

Les examens techniques réalisés sur le moteur n'ont pas mis en évidence de phénomène permettant d'expliquer la perte de puissance.

L'hypothèse d'un givrage carburateur ne peut être retenue, compte tenu des abaques températures / point de rosée.



CONCLUSION

L'enquête de sécurité n'a pas permis d'établir les raisons de la perte de puissance du moteur qui a conduit à cet accident.