

**Perte de puissance du moteur en montée initiale, décrochage à faible hauteur  
lors d'une tentative d'atterrissage d'urgence**

<b>Aéronef</b>	Avion Piper aircraft PA 19 Super Cub, immatriculé F-BOMV, moteur Teledyne Continental modèle C90-14F
<b>Date et heure</b>	Samedi 3 novembre 2012 à 16 h 25 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Club
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Belvès-Saint-Pardous (24), piste 11 non revêtue 800 x 60 m, LDA 620 m, ASDA 800 m
<b>Conséquences et dommages</b>	Avion fortement endommagé

<sup>(1)</sup>Heure locale.

*Une modification a été apportée au texte. Cette version en ligne tient compte de la modification, prière de s'y référer.*

#### **CIRCONSTANCES**

Le pilote, accompagné d'un passager également pilote privé, réalise une série de circuits d'aérodrome au départ de Belvès. A l'issue du troisième posé-décollé, à environ quinze mètres de hauteur, le moteur perd de la puissance. Le pilote entreprend un atterrissage d'urgence dans un champ situé au sud de la piste. L'avion touche durement puis, au cours du roulement, l'aile droite heurte un piquet entraînant un cheval de bois.

Le pilote explique que lors de l'approche finale, il avait choisi un point d'aboutissement au premier tiers de la piste, après le seuil décalé. Il ajoute que la manette de réchauffage du carburateur avait été repoussée au cours du circuit. Dès qu'il a détecté la perte de puissance, il a affiché une assiette à piquer et a jugé qu'il ne pouvait pas atterrir en sécurité compte tenu de la longueur de piste restante et de la présence d'une forêt située à l'extrémité de la piste. Il a immédiatement viré vers la droite pour atterrir dans un champ qui longe l'aérodrome. Il se souvient que, lors du premier circuit, le moteur perdait 250 à 300 tr/min avec apparition de vibrations lorsque la commande de réchauffage du carburateur était tirée. Après l'avoir actionnée plusieurs fois, les paramètres sont devenus normaux. Il a décidé de poursuivre le vol.

Le passager, compte tenu de son expérience, a assisté le pilote pendant la manœuvre. Il indique que l'avion a décroché à une hauteur d'environ cinq mètres. Quelques jours après l'accident, il a entendu dire que certains pilotes avaient observé en vol les mêmes dysfonctionnements en utilisant la commande de réchauffage du carburateur. Le carnet de route ne les mentionnait pas.

L'examen de l'épave met en évidence une déformation du bord d'attaque de l'aile droite. Le train principal est rompu. Les électrodes des bougies du moteur sont couvertes de calamine noire. Du carburant est présent dans les réservoirs.

Le pilote totalisait 2 050 heures de vol depuis 1995, 100 sur type et 45 dans les trois mois précédents.

Le passager totalisait 10 040 heures de vol depuis 1996 dont 800 sur type et 30, dans les trois mois précédents.

Les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent du 180° pour 5 à 7 kt, visibilité 9 999 m, FEW à 6 000 ft, température 15 °C, température du point de rosée 10 °C, QNH 1004 hPa.

## **CONCLUSION**

L'augmentation de la charge de travail générée par le traitement de la panne du moteur a probablement conduit à une surveillance insuffisante de la vitesse par le pilote et n'a pas permis de détecter la situation de décrochage de l'avion à faible hauteur.

L'enquête n'a pas permis de déterminer la cause de la perte de puissance du moteur. Cependant, les conditions météorologiques étaient propices à un givrage sévère du carburateur.

Une perte de puissance a été constatée par le pilote lors d'actions sur la commande du réchauffage du carburateur au cours du même vol. Cette détection ne l'a pas conduit à écourter le vol.

Des phénomènes similaires auraient été constatés par d'autres pilotes lors de vols précédents mais n'avaient pas été mentionnés dans le carnet de route de l'avion.