

Absence d'augmentation du régime du moteur à l'issue d'un exercice d'encadrement, collision avec un poteau téléphonique lors de l'atterrissage forcé, en instruction

Aéronef	Avion Socata Morane Saulnier MS 893 A « Rallye » immatriculé F-BPGC, moteur Lycoming O-360-A3A
Date et heure	12 septembre 2013 vers 10 h 20 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Ventavon (05)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Pilote et instructeur
Conséquences et dommages	Pilote décédé, instructeur blessé, avion détruit

⁽¹⁾Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un instructeur, décolle de l'aérodrome de Gap (05) pour une séance d'entraînement comprenant des exercices de maniabilité et des démonstrations de l'instructeur sur des altisurfaces. Le pilote est assis en place gauche.

L'instructeur effectue un exercice de Prise de Terrain par Encadrement (PTE) avec moteur réduit sur l'aire de Valenty⁽²⁾ en montrant au pilote les repères visuels et en rappelant les actions à effectuer. Il remet les gaz en courte finale sur le champ à une hauteur de 100 ft (*point 4 de la trajectoire page 3*).

Craignant une dégradation des conditions météorologiques sur l'altisurface de Clamensane, il décide de s'y rendre et reporte à plus tard l'exercice de PTE du pilote.

De retour de l'altisurface de Clamensane, le pilote se dirige à nouveau vers l'aire de Valenty pour y effectuer l'exercice de PTE. Il gère la trajectoire et l'instructeur actionne la pompe électrique, tire la commande de réchauffage du carburateur, réduit la puissance du moteur, puis actionne les volets à la demande du pilote. En finale, l'avion étant trop haut sur le plan, le pilote effectue, en concertation avec l'instructeur, une Prise de Terrain en « S » (PTS) pour tenter de résorber l'excédent d'altitude.

L'avion étant toujours trop haut, l'instructeur décide d'interrompre l'exercice à une hauteur d'environ 300 ft. Il repousse la commande de réchauffage du carburateur et ordonne la remise de gaz. Malgré le positionnement de la commande de puissance sur « *plein gaz* » par le pilote, le moteur reste au ralenti. L'instructeur actionne par deux fois la commande, sans résultat. Il reprend les commandes et continue droit devant vers un champ labouré. Il aperçoit alors une ligne téléphonique et décide de passer en dessous en se rapprochant du poteau pour augmenter la marge entre le sol et le câble. L'avion heurte un câble et le poteau avec l'aile gauche, pivote brutalement, heurte le sol et s'immobilise quelques mètres plus loin.

⁽²⁾Répertoriée dans le guide des aires de sécurité dans les Alpes, destiné aux pilotes de planeur.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Les examens techniques réalisés sur le moteur et l'épave n'ont pas mis en évidence de dysfonctionnement susceptible d'avoir contribué à l'accident. Le moteur fournissait une puissance faible au moment de la collision avec le sol.

La quantité restante de carburant est estimée à 80 litres⁽³⁾, contenus dans deux réservoirs communicants.

Les conditions météorologiques sur le site de l'accident étaient les suivantes : vent calme, CAVOK, température 15 °C. L'humidité relative sur les stations automatiques avoisinantes était comprise entre 50 et 60 %.

Le pilote, âgé de 83 ans, totalisait 1 230 heures de vol.

L'instructeur totalisait plus de 7 000 heures de vol. Il indique qu'il s'est rapidement aperçu que l'avion était trop haut lors de l'exercice de PTE. Compte tenu de l'expérience du pilote il a décidé de poursuivre l'exercice en pensant que l'excédent d'altitude serait résorbé en réalisant une PTS. Au moment de la remise de gaz, il ne voyait plus le champ de Valenty et a aperçu un champ droit devant sur lequel il a décidé d'atterrir.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

L'enquête n'a pas permis de déterminer la raison de l'absence d'augmentation du régime du moteur lors de la remise de gaz.

L'interruption tardive de l'exercice, alors que l'atterrissage sur le champ choisi n'était plus assuré, n'a pas permis à l'instructeur de choisir une aire d'atterrissage appropriée et ne lui a pas laissé le temps d'effectuer l'ensemble des actions associées à une baisse du régime du moteur.

⁽³⁾Cette quantité n'a pas pu être vérifiée par l'examen de l'épave en raison de l'endommagement des réservoirs.

Trajectoire du F-BPGC

