

**Diminution de la puissance du moteur en montée initiale,
atterrissage forcé en campagne, rupture du train d'atterrissage avant**

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

Aéronef	Avion Socata TB10 « Tobago » immatriculé F-GDBK
Date et heure	9 mai 2015 vers 16 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Privé
Lieu	Bar-sur-Seine (10)
Nature du vol	Aviation générale, convenance personnelle, local
Personnes à bord	Pilote et deux passagers
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé
<i>Note : les informations suivantes sont issues du témoignage du pilote. La validité de ces informations n'est pas assurée.</i>	

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote effectue un vol local au départ de l'aérodrome de Bar-sur-Seine avec deux passagers. Après avoir réalisé les essais moteur sans constater d'anomalie, il s'aligne en piste 29 et décolle. En montée initiale, alors que le pilote réduit la pression d'admission à 25 pouces de mercure, le régime du moteur diminue brutalement vers 1200 tours/minute.

Le pilote affiche une assiette à piquer et rentre les volets. Il agit ensuite à plusieurs reprises sur la manette des gaz, sélectionne le second réservoir d'essence, modifie le pas de l'hélice et met en marche la pompe électrique. Ces actions restent sans effet sur le régime du moteur. Il vérifie que la clef est bien sur la position « *magnétos 1 + 2* ». Il maintient la vitesse de finesse maximale, 160 km/h, et se prépare à un atterrissage forcé dans un champ de blé situé droit devant lui.

Lors de l'atterrissage, le train avant se rompt et l'avion s'immobilise environ cinquante mètres plus loin. L'hélice, le bâti moteur et l'aile gauche sont endommagés.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES**2.1 Renseignements sur le pilote et témoignages**

Le pilote est titulaire d'une licence de pilote privé et totalisait 980 heures de vol au moment de l'accident, dont environ 300 sur type.

Le pilote indique que les cultures dans le champ étaient hautes et qu'il lui était difficile d'estimer sa hauteur par rapport au sol. Il précise que l'atterrissage était dur.

Des témoins au sol signalent avoir vu une fumée noire derrière l'avion peu après le décollage.

2.2 Examen du moteur

Le BEA n'a pas procédé à l'examen du moteur. Le pilote indique qu'après l'accident, le moteur tournait librement.

3 - CONCLUSION

La diminution de la puissance du moteur a conduit le pilote à réaliser un atterrissage forcé. Il n'est pas parvenu à évaluer correctement sa hauteur par rapport au sol en raison des cultures hautes, ce qui a entraîné un atterrissage dur et la rupture du train avant.