

**Absence d'augmentation du régime du moteur en étape de base,  
basculement sur le dos lors de l'atterrissage forcé en campagne,  
en instruction**

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

<b>Aéronef</b>	Avion Robin DR221 immatriculé F-BOZS
<b>Date et heure</b>	7 juin 2015 vers 12 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Aéroclub
<b>Lieu</b>	Saint-Cyr-l'Ecole (78)
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, instruction
<b>Personnes à bord</b>	Instructeur et élève pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Instructeur blessé, avion fortement endommagé

## 1 - DÉROULEMENT DU VOL

En retour d'un vol local d'environ 40 minutes au cours duquel des exercices de vol lent ont été accomplis, l'élève pilote débute la descente en fin d'étape de base pour atterrir sur la piste 29 gauche. L'instructeur demande à l'élève de « *remettre un peu de puissance* » car il estime que l'avion se situe bas sur le plan. Malgré plusieurs actions sur la manette de puissance, le régime du moteur n'augmente pas.

L'instructeur annonce au contrôleur une panne du moteur. Il prend les commandes, vérifie la position nominale des commandes de la gestion du moteur et atterrit dans un champ de céréales hautes.

Au cours du roulement, l'avion bascule sur le dos. Les pompiers évacuent l'équipage bloqué dans l'avion.

## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

Le pilote âgé de 44 ans, détient une qualification d'instructeur de décembre 2013.

Il totalisait environ 1 000 heures de vol au moment de l'événement.

### 2.1 Renseignements sur l'épave et sur le site

Les pompiers ont étendu un tapis de mousse sur l'avant de l'avion afin d'éliminer tout risque d'incendie.

La pression de la lance à eau a refoulé la grille d'entrée d'air et de nombreux déchets ont pénétré en force le canal d'entrée d'air du moteur. Ces déchets ont été retrouvés dans les têtes de cylindres, depuis les soupapes ouvertes, ainsi que dans la cuve du carburateur.



Le moteur et ses équipements ont été contaminés par des boues et déchets organiques.

Du fait de cette contamination, les examens effectués n'ont pas permis de déterminer l'origine de l'impossibilité d'augmenter la puissance du moteur.

## 2.2 Carburant

Le carburant prélevé dans la cuve de la pompe à carburant de l'avion présentait une couleur verdâtre.

Le résultat de l'analyse de ce prélèvement indique que l'essence, de type 100 LL a été polluée par des éléments organiques. Cependant, l'origine de la pollution n'a pas pu être déterminée car le flacon, utilisé pour prélever et conserver l'échantillon n'était pas adapté. Il est en effet possible que ce flacon soit à l'origine de la pollution du carburant.

## 2.3 Conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident

Le vent était du 290° pour 10 kt, la température de 18°C, le point de rosée de + 7°C et le taux d'humidité de 49 %.

## 3 - CONCLUSION

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