



Incident grave de l'avion GROB - G115
immatriculé **F-GGOB**
survenu le 14 septembre 2020
à Aubigny-sur-Nère (18)

Heure	Vers 10 h 15 ¹
Exploitant	Aero Pyrénées
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Avion fortement endommagé

**Odeur de brûlé en vol, déroutement,
incendie moteur au sol**

1 DÉROULEMENT DU VOL

Note : Les informations suivantes sont principalement issues des témoignages.

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'aérodrome de Troyes (10) pour un vol à destination de l'aérodrome d'Amboise (37).

En croisière, stable à 3 000 ft, le pilote sent une odeur de brûlé qu'il estime provenir de la ventilation. Il décide en conséquence d'interrompre le vol et se dérouté sur l'aérodrome d'Aubigny-sur-Nère. L'atterrissage se déroule sans incident.

Une fois au sol, le pilote ne détecte plus d'odeur inhabituelle après l'arrêt du moteur. Il effectue une levée de doute visuelle et une check-list de mise en route et ne constate aucune anomalie. Concluant à une fausse alerte, il décide qu'il peut reprendre le vol à destination d'Amboise et se dirige vers le poste d'avitaillement. Il arrête le moteur de l'avion une fois arrivé au niveau de la pompe à essence.

Sur la zone d'avitaillement, alors que le pilote et le passager sont à bord, le premier remarque des flammes et un dégagement de fumée blanche s'échappant du compartiment moteur. Il exécute alors la procédure d'urgence « feu » et évacue l'avion avec le passager avant d'appeler les secours. L'incendie est éteint sans se propager au-delà de la cloison pare-feu.

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

2 RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le pilote

Le pilote, âgé de 33 ans, est titulaire d'une licence de pilote privé avion PPL(A) depuis le 18 juillet 2018 et d'une qualification monomoteur à pistons (SEP). Il totalisait 106 heures de vol lors de l'événement, dont 30 sur G115.

2.2 Renseignements météorologiques

Lors de l'événement les conditions météorologiques étaient propices au vol VFR avec un vent calme et une absence de nébulosité significative.

Le METAR automatique de 10 h de l'aérodrome d'Orléans - Saint-Denis de l'Hôtel, distant de 50 km environ, donnait les informations suivantes :

- vent de 2 kt variable en direction ;
- CAVOK ;
- température 21 °C, point de rosée 11 °C ;
- QNH 1022 hPa

2.3 Renseignements sur les examens

Après l'événement, l'avion a été préservé dans un hangar de l'aérodrome d'Aubigny-sur-Nère, où il a été examiné par le BEA.

Lors de ces examens, il a été constaté que les endommagements étaient circonscrits au compartiment moteur. Les capots, le moteur lui-même et le cône d'hélice étaient recouverts de suie. Certains composants montraient des détériorations caractéristiques d'une exposition à une température excessive. Ces endommagements s'étendaient sur la partie avant du moteur et sa partie supérieure jusqu'à la cloison pare-feu.

Des examens complémentaires sur l'avion confirment que le phénomène ayant engendré le dégagement de flammes et de fumée blanche s'est amorcé sur la partie avant du moteur. Dans cette zone, seuls des composants du circuit d'huile présentaient des anomalies : la tuyauterie du reniflard et le capteur de pression. Des analyses en laboratoire réalisés sur le capteur de pression et sur des parties de capotage moteur confirment la présence d'huile moteur dans les résidus de combustion.

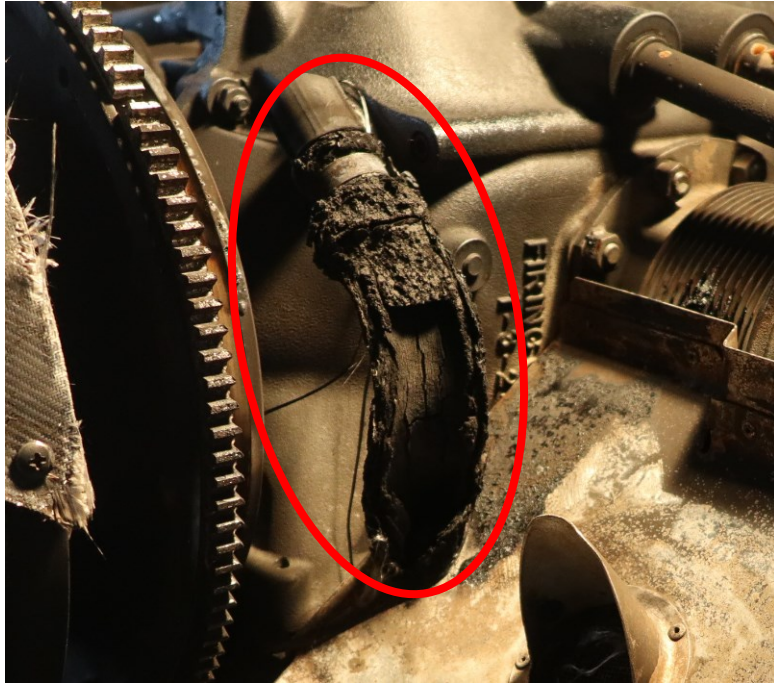


Figure 1 : durite du reniflard d'huile (Source : BEA)



Figure 2 : capteur de pression d'huile (Source : BEA)

Le circuit carburant ne présentait quant à lui aucun endommagement.

Le combustible ayant favorisé l'incendie semble être l'huile moteur. L'origine exacte de la défaillance n'est toutefois pas expliquée.

3 CONCLUSIONS

Les conclusions sont uniquement établies à partir des informations dont le BEA a eu connaissance au cours de l'enquête. Elles ne visent nullement à la détermination de fautes ou de responsabilités.

Scénario

Il est probable que de l'huile a commencé à fuir sur des parties chaudes du moteur durant le vol, générant les odeurs perçues par le pilote. Ce dernier a pris la décision d'interrompre le vol et d'atterrir dès que possible sur un aérodrome accessible.

Il n'a toutefois pas effectué de recherche de panne une fois parvenu au sol, jugeant que l'examen visuel et la check-list de mise en route constituaient une vérification suffisante du bon fonctionnement du moteur, ce qui l'a amené à conclure à tort à une fausse alerte.

L'incendie, résultant d'un écoulement d'huile moteur, s'est déclaré alors que l'avion était à l'arrêt au niveau de l'aire d'avitaillement, en préparation pour un redécollage alors que l'avarie n'avait pas été détectée.

L'enquête n'a pas permis de déterminer avec certitude la défaillance à l'origine de l'écoulement d'huile.

L'interruption volontaire du vol par le pilote a sans doute évité l'apparition d'une situation plus critique en vol et permis de limiter les conséquences de la panne.

Les enquêtes du BEA ont pour unique objectif l'amélioration de la sécurité aérienne et ne visent nullement à la détermination de fautes ou responsabilités.