



Accident de l'hydravion Cessna R172-K immatriculé **I-DROV** survenu le 10 juin 2018 à Fraisse-Cabardes (11)

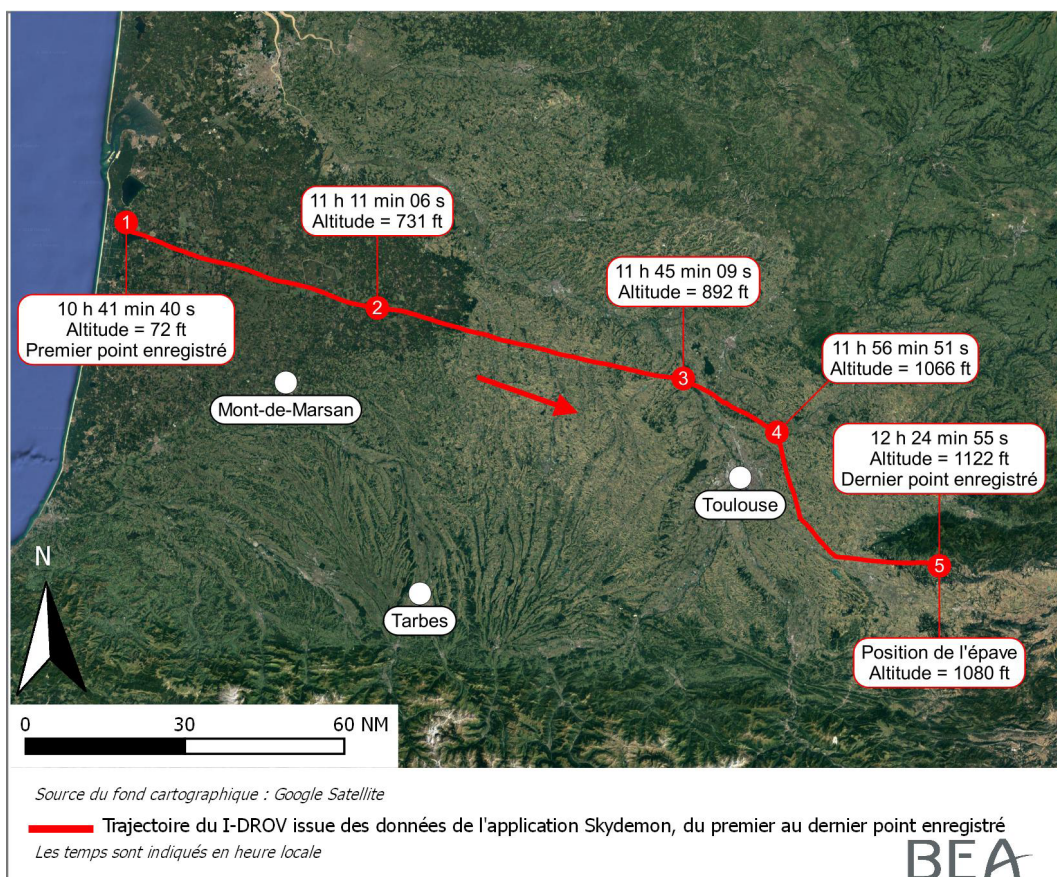
⁽¹⁾Sauf précision
contraire, les heures
figurant dans
ce rapport sont
exprimées en
heure locale.

Heure	À 12 h25 ⁽¹⁾
Exploitant	Aéro Club de Come
Nature du vol	Navigation
Personnes à bord	Pilote et un passager
Conséquences et dommages	Aéronef fortement endommagé

Panne d'essence, collision avec des arbres lors de l'atterrissage forcé en campagne

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Le pilote, accompagné d'un passager, décolle de l'hydroaérodrome de Biscarosse Parentis (40) à destination de l'aérodrome de Béziers Vias (11). À proximité de l'aérodrome de Carcassonne Salvaza (11), après environ 1 h 45 de vol, le moteur a des ratés. Le pilote effectue des actions pour essayer de retrouver de la puissance et se dirige vers un champ qui lui paraît utilisable pour un atterrissage forcé. En courte finale, un des flotteurs heurte la cime des arbres et l'avion bascule vers l'avant.



2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Renseignements sur le site et l'épave

L'épave se trouve sur un chemin de terre bordé par de la végétation. Les endommagements constatés sont consécutifs à l'impact avec la végétation et le sol. Les dommages relevés sur l'hélice sont significatifs d'une absence de transmission d'un couple moteur lors de l'impact avec le sol. Le réservoir gauche est vide. Le réservoir droit contient environ 40 litres de carburant. Le sélecteur carburant est sur la position « *BOTH* ».



2.2 Expérience et témoignage du pilote

Le pilote, âgé de 68 ans, a été pilote de chasse puis pilote de ligne. Le jour de l'accident, il totalisait 21 800 heures de vol, 110 sur hydravion dont 40 sur Cessna. Il était membre de l'aéro-club de Come (Italie).

Le pilote et son passager, également pilote et membre de l'aéro-club de Come, étaient arrivés à Biscarosse le 8 juin. Ils participaient à un rassemblement d'hydravions sur l'hydrobase de Biscarosse. Ils étaient partis de Come le 7 juin. Après une escale à Albenga (Italie), ils avaient rejoint l'aérodrome de Montpellier Méditerranée (34). Le lendemain, ils avaient décollé vers Biscarosse.

Le 10 juin, après la visite pré-vol du matin, le pilote a estimé qu'il disposait de 50 L dans le réservoir gauche et de 60 L dans le droit. Le pilote explique que cette quantité de carburant a été évaluée dans les réservoirs à l'aide d'une jauge manuelle.

Le pilote indique qu'il a volé avec le sélecteur de carburant sur la position « *BOTH* » des réservoirs pendant environ 1 h 30 puis qu'il a sélectionné le réservoir gauche afin d'équilibrer les quantités.

Le pilote explique qu'il a volé à basse hauteur pendant tout le vol. Lorsque les problèmes de puissance moteur ont commencé, l'avion évoluait à une hauteur de 500 ft environ. Le pilote indique qu'il a sélectionné le réservoir droit puis la position « *BOTH* » lorsque le moteur a commencé à dysfonctionner. Il ajoute qu'en l'absence de reprise de puissance, il a mis en fonctionnement la pompe électrique et a manipulé la commande de mélange. Il s'est passé environ 40 s entre la diminution de puissance constatée et l'atterrissage.

2.3 Renseignements concernant les conditions météorologiques

Conditions estimées sur le site de l'accident :

- ☐ vent d'est 10 kt ;
- ☐ visibilité 6 à 7 km ;
- ☐ couvert à 800 m ;
- ☐ température 20 °C.

2.5 Renseignements sur l'hydravion

L'hydravion est équipé de deux réservoirs de 98 l chacun. La quantité de carburant utilisable est d'environ 185 l.

Le sélecteur carburant situé sur le plancher permet d'utiliser le réservoir droit, gauche ou les deux en même temps. Il permet également de fermer l'arrivée du carburant.



Le carburant puisé dans les réservoirs et non consommé par le moteur est renvoyé dans le réservoir droit.

Le manuel de vol de l'avion indique qu'en cas de panne moteur en croisière les actions à réaliser sont :

Airspeed -----75 kt
Primer ----- In and Locked
Fuel Shut off valve ----- ON (push full in)
Fuel Selector valve ----- BOTH
Mixture ----- Rich
Throttle ----- ½ open
Aux fuel pump ----- Low for 3-5 seconds then off
Ignition switch ----- BOTH

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Scénario

Le pilote a utilisé la position « *BOTH* » du sélecteur carburant pendant la plus grande partie du vol. Les deux réservoirs alimentaient le moteur et le carburant non consommé repartait dans le réservoir droit. Pendant plusieurs dizaines de minutes, le pilote a ensuite probablement sélectionné le réservoir gauche qui était le moins plein pour alimenter le moteur. Il n'a pas été possible d'expliquer ce choix. Le réservoir gauche s'est vidé entraînant un désamorçage du circuit carburant puis une diminution totale de la puissance du moteur.

Étant donnée la hauteur de vol, il devenait difficile de réaliser l'ensemble des actions prévues en cas de panne moteur en croisière. Cette hauteur ne permettait pas non plus de choisir une surface propice à un atterrissage forcé.