f-yk991230

Rapport

Accident survenu le **30 décembre 1999**
à **Sausset-les-Pins (13)**
à l'**avion Piper PA 28-180**
immatriculé **F-GFYK**

BEA
Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile
MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'EQUIPEMENT, DU TOURISME ET DE LA MER

Avertissement

Ce rapport exprime les conclusions du BEA sur les circonstances et les causes de cet accident.

Conformément à l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, à la Directive 94/56/CE et au Code de l'Aviation civile (Livre VII), l'enquête n'a pas été conduite de façon à établir des fautes ou à évaluer des responsabilités individuelles ou collectives. Son seul objectif est de tirer de cet événement des enseignements susceptibles de prévenir de futurs accidents.

En conséquence, l'utilisation de ce rapport à d'autres fins que la prévention pourrait conduire à des interprétations erronées.

Table des matières

AVERTISSEMENT 2

CIRCONSTANCES 4

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE 5

1.1 Examen de l'épave et du site 5
1.2 Conduite du vol 5
1.3 Témoignages 5
1.4 Renseignements complémentaires 5

2 - ANALYSE 6

3 - CONCLUSION 6

Evénement :	arrêt moteur, amerrissage d'urgence.

Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	avion Piper PA 28-180 « Archer ».
Date et heure :	jeudi 30 décembre 1999 à 12 h 00 [1].
Exploitant :	aéroclub Nîmois.
Lieu :	Sausset-les-Pins (anse de Boumandariel) (13).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 2.
Titres et expérience :	❒ pilote, 51 ans, TT de 1986, 145 heures de vol dont 25 sur type et 2 dans les trois mois précédents. ❒ passager en place droite, 51 ans, TT de 1996, 177 heures de vol dont 79 sur type et 6 dans les trois mois précédents
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 340° / 14 kt, CAVOK, température + 7 °C, point de rosée – 4 °C.

[1] Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en temps universel coordonné (UTC). Il convient d'y ajouter une heure pour obtenir l'heure en vigueur en France métropolitaine le jour de l'événement.

CIRCONSTANCES

L'avion décolle à 11 h 30 de l'aérodrome de Nîmes Courbessac (30) pour un vol à destination de l'aérodrome de Cuers (83).

Le pilote décide d'effectuer le transit côtier jouxtant l'aéroport de Marseille Provence à cinq cents pieds au dessus de la mer. En contact avec le secteur d'information de vol de Marseille, il annonce un arrêt moteur après vingt-cinq minutes de vol. Le pilote tente un redémarrage du moteur sans succès ; il effectue alors un demi-tour en direction de la côte et amerrit à quelques centaines de mètres du rivage.

Les trois occupants légèrement blessés réussissent à évacuer l'appareil. Ils sont rapidement récupérés par un plaisancier et l'avion coule.

1 - RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Examen de l'épave et du site

L'examen de l'épave par dix-sept mètres de profondeur a indiqué que la commande de puissance était sur plein gaz, la commande de richesse était tirée et la sélection magnéto était sur « gauche ». La pompe électrique était sur « off ». Le moteur a été remonté à la surface. Son examen n'a pas permis de mettre en évidence un défaut mécanique majeur pouvant expliquer l'arrêt du moteur. Néanmoins, les investigations ont été limitées par la corrosion déjà déclarée et le démontage qui a été fait pour les besoins du renflouage. Il n'a notamment pas été possible de préjuger du fonctionnement correct du carburateur, de la pompe mécanique du circuit carburant ou des magnétos.

1.2 Conduite du vol

La veille de l'accident, un complément de 129 litres avait été effectué afin de remplir le réservoir de carburant à 180 litres (2 x 90 litres). L'avion avait volé vingt-cinq minutes depuis avec une consommation de 38 l/h. Il disposait donc au départ d'une quantité de 165 litres, lui conférant une autonomie de quatre heures quinze minutes.

1.3 Témoignages

Le chef pilote de l'aéroclub Nîmois a constaté visuellement avant le vol qu'un réservoir était plein et qu'il manquait 15 litres dans le second. Le réservoir le moins plein contenait donc environ 75 litres, correspondant à environ deux heures d'autonomie.

Les trois occupants indiquent avoir constaté l'arrêt du moteur. Quatre témoins au sol confirment cet arrêt à la suite de ratés.

Le commandant de bord a actionné la commande du réchauffage carburateur à l'issue de l'arrêt moteur. Le passager en place droite a actionné la manette de richesse et le réchauffage carburateur afin de tenter un redémarrage. Le moteur a « ratatouillé » puis s'est arrêté de nouveau.

Ils ont ensuite amerri avant d'être rapidement récupérés, en léger état d'hypothermie, par un plaisancier.

1.4 Renseignements complémentaires

L'avion n'était pas équipé de gilets de sauvetage.

Les communications radio permettent de constater l'absence de puissance du moteur pendant les communications du pilote.

2 - ANALYSE

Les conditions de température et d'humidité du jour ne présentaient pas de risques de givrage du carburateur. L'avion disposait du carburant nécessaire pour le vol envisagé. Il avait au moins deux heures d'autonomie sur le réservoir le moins plein et il est tombé en panne trente minutes après le décollage.

Le moteur s'est arrêté en croisière et les positions manettes constatées sur l'épave sont cohérentes avec les témoignages du pilote et des occupants. La commande des magnétos sur la position « gauche » peut s'expliquer par la tentative de redémarrage du moteur.

La corrosion due au séjour du moteur dans l'eau de mer ne permet pas d'affirmer que l'ensemble des équipements du moteur ne présentaient pas d'anomalies.

La faible hauteur de transit a imposé au pilote un amerrissage car, bien que l'aéronef pouvait atteindre la côte en plané comme l'indique la trajectographie radar, les nombreuses habitations le long de la côte ne permettaient pas d'effectuer un atterrissage en campagne. L'absence de gilets de sauvetage, bien que réglementairement facultatifs, aurait pu être fatale.

3 - CONCLUSION

Aucun élément n'a permis de mettre en évidence la cause de l'arrêt moteur. La survie des occupants a été fortuite.

BEA

Bureau d'Enquêtes et d'Analyses
pour la sécurité de l'aviation civile

Aéroport du Bourget - Bâtiment 153
93352 Le Bourget Cedex - France
T : +33 1 49 92 72 00 - F : +33 1 49 92 72 03
www.bea.aero

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE