



**MINISTERE DES
COMMUNICATIONS
ET DE
L'INFRASTRUCTURE**

**MINISTERIE VAN
VERKEER EN
INFRASTRUCTUUR**

**RAPPORT D'ENQUETE ETABLI SUITE
A L'ACCIDENT SURVENU A L'AVION
IMMATRICULE OO-EAT
A ST GHISLAIN
LE 11 MAI 1986**

**CELLULE D'ENQUETES
D'ACCIDENTS
ET D'INCIDENT D'AVIATION**

**CEL VOOR ONDERZOEK VAN
LUCHTVAART
ONGEVALLLEN-EN INCIDENTEN**

RAPPORT D'ENQUETE ETABLI SUITE A L'ACCIDENT
SURVENU A L'AVION IMMATRICULE OO-EAT
A ST GHISLAIN LE 11 MAI 1986

1. GENERALITES.

1.1. Lieu : Première rue, 28
ST GHISLAIN

1.2. Date et heure : 11 mai 1986 vers 15h 15'.

1.3. Aéronef : PIPER PA25-140.
Immatriculation : OO-EAT.

1.4. Propriétaire :

BAUDOUR.

1.5. Occupants : 3.

1.6. Nature du vol : vol privé.

1.7. Nature de l'accident : atterrissage forcé.

1.8. Note : tous les temps mentionnés dans ce rapport le sont en heures locales.

1.9. Brève description de l'accident.

L'avion OO-EAT piloté par Monsieur [redacted] accompagné de 2
passagers a décollé vers 15h 00' de l'aérodrome de St Ghislain.

Peu après le décollage, des ratés moteur apparaissent. Le pilote ne peut
maintenir l'altitude et est contraint à effectuer un atterrissage forcé.

Les deux passagers sont blessés et l'avion est complètement détruit par un
incendie.

2. ENQUETE.

2.1. Reconstitution du vol.

Le 11 mai 1986, l'avion OO-DAT piloté par Monsieur accompagné de 2 passagers, décolle de la piste 17 de l'aérodrome de St Chislain.

Les vérifications prévus sont effectuées par le pilote et tout est trouvé en ordre.

Le décollage se passe normalement à pleine puissance, 25° de flaps sont affichés, par la suite les flaps sont relevés à 10°.

A une altitude estimée à 400 pieds des vibrations moteur apparaissent et, vu le manque de puissance moteur, le pilote ne peut maintenir l'altitude.

Ce dernier décide d'effectuer un atterrissage forcé.

De manière à éviter la cité un virage à gauche est réalisé avec l'intention de se poser dans une prairie.

Lors de ce virage, l'avion heurte des arbres et s'écrase au sol.

Le pilote aide les passagers à s'extraire de l'épave et peu après un incendie se déclare qui ravage complètement l'appareil.

2.2. Victimes.

<hr/>				
: Blessures :	: Equipage :	: Passagers :	: Tiers :	:
<hr/>				
:	:	:	:	:
: Mortelles :	:	:	:	:
<hr/>				
:	:	:	:	:
: Non mortelles :	:	: 2 :	:	:
<hr/>				
:	:	:	:	:
: Indemnes :	: 1 :	:	:	:
<hr/>				

2.3. Dégâts à l'aéronef.

L'appareil a été complètement détruit par un incendie qui s'est déclaré très peu de temps après l'impact au sol.

2.4. Dégâts aux tiers.

De légers dégâts ont été causés à un jardin.

2.5. Renseignements sur le pilote.

Nom :

Domicilié :

Nationalité : Belge.

Né : à Mons, le 20 juin 1960.

Licence : Titulaire d'une licence de pilote privé d'avion n° 7011/17970. Délivrée le 22 octobre 1980 et valable jusqu'au 6 mai 1986.

Qualifications : Avions terrestre monomoteur de moins de 5.700 kg.
- Vols VEF de jour, seuls autorisés.
- Certificat restreint de radio téléphoniste.

Expérience : plus ou moins 1000h.

Note : La licence de _____ a été revalidée le 15 mai 1986 jusqu'au 6 mai 1986.

2.6. Renseignements sur l'aéronef.

2.6.1. Cellule : Marque : PIPER
Modèle : PA28-140
Numéro de série : 28-26402
Année de construction : 1969.

2.6.2. Moteur : Marque : LYCOMING
Modèle : O-320-E2A
Numéro de série : 25825-27A

2.6.3. Hélice : Marque : SENSENICH
Modèle : 74DN6-C-56
Numéro de série : A47037

2.6.4. Documents de bord :

L'avion a été inscrit à la matricule belge le 29 décembre 1969.
Un Certificat de Navigabilité n° 1960, a été délivré le 12 janvier 1971, il était valable jusqu'au 20 mars 1987.

2.6.5. Heures de vol de l'avion.

Au moment de l'accident, la cellule totalisait 3.685h 12' et le moteur 1.666h 07' depuis révision générale.
La dernière inspection de 50h a été effectuée à 3.651h 30'.

2.6.6. Poids et centrage.

Au moment de l'accident, l'avion se situait dans les limites autorisées de poids et centrage.

2.7. Conditions météorologiques :

Les conditions météorologiques suivantes ont été relevées sur l'aérodrome de Gosselies à 15h 00'.

- Visibilité : 25 KM
- Vent : 280° 18 KTS
- Nuages : 2/8 C 4 à 4000 ft
5/8 STR CU à 4800 ft
- Température : 14°C
- Point de rosée : 5,8°C
- Humidité relative : 58%.

2.8. Epave :

L'avion s'est écrasé dans un jardin après avoir heurté un talus et des arbres avec l'aile gauche qui a été arrachée. Le nez de l'appareil est dirigé vers un cap magnétique de 200°.

Un incendie s'est déclaré peu de temps après l'impact et a détruit l'avion. Les flaps sont abaissés à la position 10°.

Le robinet d'essence est sur la position coupé.

Une pale d'hélice est légèrement pliée vers l'arrière et l'autre pale est pratiquement intacte.

2.9. Incendie :

Un incendie s'est déclaré peu après l'impact.

Au moment de l'accident, les réservoirs devaient contenir plus ou moins 50 litres d'essence, (100 LL).

2.10. Chance de survie.

Les deux passagers ont été blessés lors de l'accident et ont été aidés par le pilote pour se dégager de l'épave, avant que l'incendie ne se déclare.

2.11. Recherches :

Le pilote a déclaré avoir été confronté à une perte de puissance moteur, lors du décollage. De ce fait, une inspection du groupe motopropulseur a été réalisée. Mais vu les dégâts occasionnés par l'incendie, cette expertise est assez aléatoire. Toutefois, les faits suivants ont été constatés :

- Les bougies ont une apparence normale.
- Le moteur a été désassemblé et aucune rupture mécanique n'a été constatée.
- Une inspection approfondie du carburateur n'a décelé aucune anomalie.
- L'état des magnétos ne permet plus une analyse fiable de leur état de fonctionnement.
- Des traces d'eau ont été retrouvées dans le filtre de la pompe à essence électrique.
- Le sélecteur d'essence a été retrouvé sur la position fermé, toutefois le pilote ne se souvient pas l'avoir placé dans cette position après l'impact; il est aussi possible, que lors de l'évacuation de l'appareil, le sélecteur ait pu être déplacé.

3. ANALYSE ET CONCLUSIONS.

3.1. Analyse.

Le pilote a déclaré avoir été confronté à une perte de puissance moteur lors du décollage ce qui l'a amené à effectuer un atterrissage forcé.

La raison exacte de la panne moteur n'a pu être déterminée, toutefois deux hypothèses peuvent être retenues .

La présence d'eau relevée dans le filtre à essence aurait pu contaminer le circuit de carburant et causer un mauvais fonctionnement du moteur.

La position du sélecteur d'essence qui a été retrouvée sur coupé aurait pu se trouver dans cette position lors du décollage, ce qui provoquerait l'arrêt du moteur suite à un manque d'alimentation en essence. Le pilote

n'a pu déterminer quelle était la position du sélecteur lors du récollage; il est possible également que le sélecteur ait été amené dans cette position après l'impact (volontairement ou involontairement).

Vu la faible hauteur et la faible vitesse au moment de la panne moteur, la marge de manoeuvre du pilote en vue d'effectuer un atterrissage forcé était assez réduite.

3.2.. Conclusions :

3.2.1. L'avion possédait un Certificat de Navigabilité valable lors de l'accident.

3.2.2. L'avion était entretenu régulièrement.

3.2.3. L'examen technique n'a pu révéler avec exactitude la cause du mauvais fonctionnement du moteur.

3.2.4. Le poids et le centrage de l'avion étaient dans les limites prescrites lors de l'accident.

3.2.5. Au moment de l'accident, le pilote n'était pas en possession d'une licence valable lui permettant de piloter un avion immatriculé en Belgique.

3.2.6. Les conditions météorologiques étaient favorables et n'ont eu aucune influence sur l'accident.

3.2.7. Le pilote a dû effectuer un atterrissage forcé suite à une panne moteur.

3.2.8. Les deux passagers de l'avion ont été blessés lors de l'accident.

3.2.9. L'avion a été détruit lors de l'accident.

3.3. Cause probable de l'accident.

L'avion s'est écrasé au sol lors d'un virage effectué en vue d'un atterrissage forcé causé par une panne moteur au décollage.

Bruxelles, le 20 octobre 1988.

R. BAVERNIER.