



Rapport Sommaire

Concernant le présent incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports du 17 décembre 2014 (OEIT), état le 1^{er} février 2015 (SR 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

Type d'aéronef	Vans RV-4	F-PAUR		
Exploitant	Privé			
Propriétaire	Privé			
Pilote	Citoyen français, année de naissance 1979			
License	Licence de pilote privé (<i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i>) conformément à l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), délivrée par les autorités de l'air françaises (Direction Générale de l'Aviation Civile – DGAC)			
Heures de vol	total	576 h	au cours des 90 derniers jours	26:55 h
	sur le type on cause	126 h	au cours des 90 derniers jours	25:49 h
Lieu	Aérodrome de Bressaucourt (LSZQ)			
Cordonnées	---	Altitude	---	
Date et heure	11.04.2017, 13 :08 (LT = UTC + 2 h)			
Type d'exploitation	Privé			
Règles de vol	Règles de Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules – vol à vue (Visual Flight Rules – Règles de vol à vue (Visual Flight Rules – VFR)</i>)			
Lieu de départ	Friedrichshafen (EDNY)			
Destination	Dijon (LFSD)			
Phase de vol	Croisière			
Nature de l'incident grave	Panne moteur			
Personnes blessées	Membres d'équipage	Passagers	Autres personnes	
Légèrement blessé	0	0	0	
Pas blessés	1	0	sans objet	
Dommages à l'aéronef	Aucun			
Autres dommages	Aucun			

Exposé des faits

Déroulement

Environ 30 minutes après avoir décollé de l'aérodrome de Friedrichshafen, le pilote a perçu une brève coupure du moteur. Le contrôle des paramètres moteur n'a rien indiqué d'anormal et le moteur a fonctionné normalement au cours des cinq minutes qui ont suivi la coupure. De brèves coupures ont ensuite fait leur apparition de sorte que le pilote a commencé à prendre de l'altitude pour être le plus haut possible en cas de panne de moteur. Peu de temps après, le service d'information de vol de Bâle a remplacé celui de Zurich. Le pilote a alors informé la contrôleuse de la circulation aérienne qu'il avait un problème de moteur et qu'il envisageait un atterrissage forcé. Il a ensuite demandé l'autorisation de suivre une autre trajectoire afin de quitter le Jura et d'accéder à une zone plus dégagée, autorisation qui lui fut accordée.

Peu de temps après, les coupures ont commencé à s'accumuler et un contrôle des aimants a révélé que l'aimant droit était en panne. L'aimant gauche indiquait une perturbation croissante du fonctionnement du moteur de sorte que le pilote a déclaré une situation de détresse (may-day). La contrôleuse de la circulation aérienne a alors proposé au pilote de l'aider à atterrir en urgence à Montbéliard ou à Bâle. Finalement, le moteur ne fonctionnait plus que de façon irrégulière. Suite à une perte totale de puissance, l'hélice a continué à tourner sous l'effet du flux d'air et le pilote a été contraint de passer en mode planeur.

Étant donné sa position géographique, le pilote a décidé d'atterrir en urgence à Bressaucourt (LSZQ). Il a atteint l'aérodrome en planant à 2000 pieds par rapport à l'altitude de l'aérodrome, d'où une personne au sol l'a informé par radio que la piste 07 était utilisée et qu'un vent contraire de 11 nœuds soufflait. Après une brève approche vent arrière et une approche vent de travers, le pilote a continué à voler en mode planeur jusqu'à la finale de la piste 07 où il a finalement pu atterrir.

Après l'atterrissage, le pilote a été interrogé par la douane et il a informé les différents services d'information de vol de la réussite de son atterrissage d'urgence.

Constatations

Lorsque le Service suisse d'enquête de sécurité a été informé de cet incident grave quelques jours après, la panne était déjà réparée et l'avion déjà reparti en direction de la France.

L'enquête a révélé que ni le pilote ni les responsables de l'aérodrome de Bressaucourt ne savaient que les incidents graves et les accidents doivent être annoncés dans les plus brefs délais au Service suisse d'enquête de sécurité.

Conclusions

Comme l'annonce de cet incident grave a été tardive, il n'a pas été possible de mener une enquête approfondie afin de déterminer l'origine de la panne du moteur. Cela aurait également permis d'en tirer des enseignements et de les exploiter dans un but préventif. C'est pourquoi, le Service suisse d'enquête de sécurité clôt l'enquête concernant cet incident grave avec un rapport sommaire conformément à l'article 46 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT).

Berne, 11 avril 2018

Service suisse d'enquête de sécurité