

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BVCL

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne manqué.
Cause identifiée :	gestion du carburant inadaptée : surestimation de l'autonomie après plusieurs étapes, biais de confirmation au regard de l'indication de la jauge.

Conséquences et dommages : pilote et passagers blessés, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-180 R.

Date et heure : mercredi 13 novembre 2002 à 17 h 49.

Exploitant : club.

Lieu : à 350 m au nord-est du seuil de piste 13 L de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée (34).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 44 ans, PPL de 1999, 327 heures de vol dont 60 sur type et 14 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : observées sur le site de l'accident : vent 130°/ 13 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 1800 pieds, température 15 °C, QNH 1000 hPa, heure de coucher du soleil : 17 h 20.

Circonstances

Trois amis pilotes se retrouvent le matin à leur aéroclub pour un voyage au départ de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée, comme ils ont l'habitude de le faire deux ou trois fois par mois. Après avoir pris connaissance des conditions météorologiques, ils prévoient d'effectuer la navigation suivante : Montpellier / Le Puy en Velay / Ambert / Fumel / Montpellier. La durée du vol prévue est d'environ trois heures et cinquante minutes pour une distance de trois cent quatre-vingt milles marins. Ils décollent vers onze heures après avoir convenu qu'ils piloteront à tour de rôle.

A la fin de la dernière étape, le pilote arrive en finale pour la piste 13 L de l'aérodrome de Montpellier-Méditerranée, il explique qu'il est en contact radio avec la tour de contrôle lorsqu'il constate des variations de puissance du moteur. Il émet le message "May Day, May Day, panne d'essence". Le moteur continue de fonctionner un court instant et s'arrête. Estimant qu'il ne pourra pas atteindre le seuil de piste, le pilote repère un chemin de terre et décide de s'y poser.

(suite page suivante)

En courte finale, voyant que des personnes empruntent celui-ci, il atterrit dans une vigne. L'avion s'immobilise perpendiculairement aux rangées des jeunes ceps.

L'examen de l'épave montre qu'il n'y a pas d'essence dans la durite entre la pompe et le carburateur. Après avoir positionné l'avion en ligne de vol et actionné les purges, de l'essence coule lentement goutte à goutte.

Le moteur s'est arrêté après quatre heures de fonctionnement. La consommation d'essence retenue par les pilotes est de trente-six litres par heure. Ils avaient effectué le plein complet de l'aéronef avant le départ. L'avion disposait d'une autonomie d'environ quatre heures et dix minutes.

Avant le décollage pour la dernière étape, après 2 h 35 de vol au total, les pilotes ont estimé l'autonomie à 1 h 25 + 20 minutes de réserve, confirmée par l'indication de la jauge carburant affichant une quantité d'essence supérieure à 60 litres.

Le pilote indique qu'il a rencontré pendant la dernière étape des conditions météorologiques défavorables avec du vent de face. Le risque de givrage s'accroissant, il a utilisé le réchauffage du carburateur. Pour parvenir à atterrir avant la nuit aéronautique, il a volé pendant une cinquantaine de minutes avec un régime moteur de 2700 tr / min. Voyant le niveau du carburant diminuer, il a envisagé un déroutement vers les aérodromes de Pézénas et Bédarieux mais compte tenu des conditions météorologiques il a renoncé à cette possibilité. Il ajoute qu'il n'a pas pensé à atterrir sur l'aérodrome de Béziers plus proche et accessible.

Chaque pilote possédait un GPS.

L'enquête a également montré que le voyant de l'alarme "bas niveau carburant" était dépourvu d'ampoule.

Le BEA a publié dans le Bulletin d'information sur les accidents et incidents en aviation générale survenus en juillet 2001 une étude concernant les pannes d'essence en aviation générale.