

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GENF

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne manqué.
Causes :	indéterminables.

Conséquences et dommages :	passager blessé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion SOCATA TB 10.
Date et heure :	mardi 9 juillet 2002 à 14 h 10.
Exploitant :	club.
Lieu :	Le Luc (83), lieu-dit "La Coupure".
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 43 ans, PPL de 1987, 290 heures de vol dont 87 sur type et 10 heures dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 120°/ 10 kt, visibilité 90 km, FEW à 4000 pieds, température 31 °C, QNH 1013 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de Lognes à 10 h 06 pour un vol VFR à destination de l'aérodrome de Cuers (83). Le vol est effectué entre les niveaux de vol 65 et 75. Le pilote, en contact radio avec le contrôle d'approche de l'aérodrome du Luc, débute la descente jusqu'à 3500 pieds. A la mise en palier, il indique qu'il ne parvient pas à repousser la commande de réchauffage carburateur. Deux minutes plus tard, le moteur subit une perte de puissance et le pilote demande au contrôleur d'effectuer un atterrissage d'urgence sur l'aérodrome du Luc. En longue finale pour la piste 13, le moteur s'arrête. Le pilote informe le contrôleur de ce problème et lui indique qu'il va atterrir en campagne. A l'arrondi, l'aile gauche heurte un arbre et s'arrache. Après une rotation sur lui-même, l'avion s'immobilise quelques mètres plus loin.

L'examen de l'épave sur le site de l'accident montre que les réservoirs sont vides et que le filtre à carburant ainsi que le carburateur sont secs.

- la commande de réchauffage carburateur fonctionne normalement, aucun "point dur" n'est constaté,

- le bouchon du réservoir droit, muni d'un système verrouillage, est en place sur la goulotte de remplissage. Il est relié à la cellule par sa chaînette et son épingle. Il peut être dévissé très facilement.

(suite page suivante)

- le bouchon du réservoir de l'aile gauche ainsi que sa chaînette le reliant à la cellule et l'épingle de fixation sont absents. L'épingle reliant la chaînette à la cellule est retrouvée dans le fond de ce réservoir. Elle a subi une déformation (fluage) due à un effort important et continu exercé sur l'assemblage.

- l'orifice de remplissage du réservoir gauche ne montre pas de déformation due à un choc.

L'enquête a également montré que :

- le carnet de route de l'avion ne mentionnait pas les trois derniers avitaillements en carburant ni le dernier vol de l'appareil.

Ces deux éléments n'ont pas permis de connaître la quantité totale exacte de carburant embarquée au départ le jour de l'accident, même si le pilote indique avoir effectué un remplissage complet des réservoirs avant le départ en ajoutant 114,6 litres de carburant.

En l'absence d'informations plus précises, les causes probables de la panne sèche peuvent être les suivantes :

- un réglage de la mixture erroné qui aurait induit une consommation de carburant importante du moteur,

- une surconsommation latente de carburant qui est difficile à établir compte tenu des omissions faites sur le carnet de route,

- un siphonnage du carburant à la suite de la perte en vol du bouchon de réservoir gauche. Le constructeur indique que dans un tel cas, le tiers de la quantité de carburant peut être siphonné, le réservoir étant initialement plein.

Facteurs contributifs :

- les carénages de l'avion étaient démontés depuis environ deux ans. Le manuel de vol de l'avion mentionne une diminution de la vitesse de croisière d'environ dix nœuds dans cette configuration.

- les cartes des vents indiquent un vent de secteur sud de 15 à 20 nœuds entre le niveau de vol 50 et le niveau de vol 100.