

ACCIDENT

3 septembre 2004 - avion immatriculé OO-TST

Evénement :	panne d'essence, atterrissage d'urgence sur une piste d'aéromodélisme.
Cause identifiée :	confusion dans la lecture des indications portées sur le carnet de route, vérifications insuffisantes avant le vol.
Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion Commander Aerocommander 114, moteur Lycoming IO 540.
Date et heure :	vendredi 3 septembre 2004 à 15 h 10.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Saint-Georges-sur-l'Aa (59), piste d'aéromodélisme, 134 m x 10 m.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 54 ans, PPL de 1994 délivré par la Belgique, 880 heures de vol dont 800 sur type et 32 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent calme, CAVOK, QNH 1022 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, propriétaire de l'avion, effectue un voyage d'agrément au départ d'Anvers (Belgique) et à destination de Calais (62), distant de 95 NM. Il prévoit une étape à Ursel (Belgique). Arrivé dans le secteur de Ursel, compte tenu de l'importance du trafic dans le circuit d'aérodrome, le pilote décide de poursuivre directement vers Calais. Il explique qu'après environ vingt-cinq minutes de vol, alors qu'il passe le point « E » de la zone de contrôle de Calais à l'altitude de 1 500 pieds, le moteur a des ratés puis s'arrête. Il change de réservoir et tente de redémarrer, sans succès. Il aperçoit une piste revêtue, de faibles dimensions, et décide d'y atterrir. Il signale à la tour de contrôle de Calais ses problèmes de moteur et son intention d'atterrir en urgence. L'avion touche au début de la piste. Le pilote réalise qu'il se trouve sur une piste d'aéromodélisme. L'Aerocommander sort longitudinalement de la piste et est arrêté par une glissière de sécurité bordant une route.

L'examen de l'avion après l'accident montre que les réservoirs de carburant sont vides.

Le tableau suivant reproduit les inscriptions portées sur le carnet de route. Il est à noter l'absence de colonne correspondant aux avitaillements, la mention étant notée dans la colonne « observations ». La dernière mention d'un complément de plein date du 22 août.

Date	Départ	Arrivée	Durée	Observations
22/8/04	17.20	18.44	1:24	3770.8
				fuel +175 l 3772.2
<i>Changement de page</i>				
Date	Départ	Arrivée	Durée	Observations
28/8/04	17.00	17.36	:36	3773.3
29/8/04	12.30	14.00	1:30	
29/8/04	16.00	17.00	1:00	3775.8

Le pilote, seul utilisateur de l'avion, explique qu'il a commis une erreur lors du calcul de l'autonomie avant le vol. Il a soustrait l'indication de l'horamètre inscrite à droite de la case « Observations » du 22 août (3 772.2) au lieu de soustraire celle figurant à gauche de la case (3 770.8), à la valeur du compteur correspondant au dernier vol du 29 août (3 775.8). L'autonomie théorique de l'avion étant de cinq heures, le pilote pensait ainsi disposer d'une autonomie égale à 1 h 24 min au début du vol.

L'avion ayant volé cinq heures depuis le dernier avitaillement complet, il ne restait pratiquement plus de carburant dans les réservoirs au début du vol.

Les indications de l'horamètre varient en fonction du régime moteur. Cet instrument ne peut pas être utilisé pour un calcul précis d'autonomie.

Avant le vol, le pilote n'a pas confirmé par d'autres moyens son calcul de l'autonomie.

Voir l'étude
« Pannes
d'essence
en aviation
générale »
publiée par le
BEA en 2001.