

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-OGIU

Événement :	panne d'essence en travail aérien, atterrissage en campagne manqué.
Cause identifiée :	gestion du carburant inadaptée : dépassement du temps de vol défini par la procédure de travail.

Conséquences et dommages :	pilote blessé, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Cessna A 188 B "Agtruck".
Date et heure :	mardi 14 janvier 2003 à 17 h 40.
Exploitant :	société de travail aérien.
Lieu :	Capesterre-Belle-Eau (971).
Nature du vol :	épandage aérien.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 42 ans, CPL de 1984, 6822 heures de vol dont 41 sur type dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident. : vent secteur est / 10 kt, rafales 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, température 28 °C. heure du coucher de soleil : 17 h 51, nuit aéronautique à SS + 15 min.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome de Grand Café pour effectuer un vol d'épandage au-dessus d'une bananeraie située à quatre kilomètres. Le pilote indique qu'à une hauteur de trois mètres environ au-dessus de la bananeraie et à la vitesse de quatre-vingt quinze nœuds le moteur s'arrête. Il n'a pas le temps de tenter un redémarrage. Il passe sous une ligne électrique à haute tension. L'avion s'écrase sur le flanc d'une colline à environ deux cents mètres du champ choisi par le pilote pour atterrir.

L'examen de l'épave montre que les deux réservoirs d'ailes sont vides. Il reste environ un litre et demi d'essence dans le collecteur central. L'avion n'est pas équipé de sélecteur carburant. L'essence s'écoule par gravité depuis les deux réservoirs vers le collecteur central.

Le pilote indique qu'à la fin d'une journée de travail, il doit rester au moins une trentaine de litres d'essence répartis dans les deux réservoirs. La procédure de travail prévoit de remplir complètement le réservoir droit en fin de journée, soit cent litres, et d'ajouter trente litres dans l'aile gauche. Cette quantité de carburant garantit un temps de travail de deux heures. Pendant la journée de travail, les avitaillements en carburant sont gérés par le pilote.

(suite page suivante)

A la fin de chaque rotation, pendant le ravitaillement en produit d'épandage, un technicien inscrit sur une fiche de chargement la quantité de produit agricole embarquée, la surface à traiter et les heures de décollage. Le temps d'immobilisation au sol lors de chaque ravitaillement en produit agricole est de cinq minutes environ. Le pilote reste à bord de l'avion, moteur tournant (800 à 1000 tr /min). Il ne vérifie pas visuellement la quantité de carburant dans les réservoirs d'essence et ne contrôle pas les indications des jauges.

L'étude de la fiche de chargement montre que l'arrêt du moteur s'est produit après 2 h 35 min de vol depuis la veille, soit une consommation horaire d'environ cinquante-cinq litres d'essence conforme aux indications du manuel de vol.

Le pilote ajoute qu'il gère la consommation en carburant en prenant des tops horaires à l'aide de sa montre à chaque décollage et atterrissage. Il pense que le moteur s'est arrêté à la fin de la cinquième rotation alors que la fiche de chargement indique qu'il a décollé pour une sixième rotation à 17 h 21 min (soit 2 h 16 min après le premier décollage).

Le faible niveau du carburant restant avant l'accident et les évolutions de l'avion pendant l'épandage ont vraisemblablement provoqué le désamorçage du circuit carburant entraînant l'arrêt du moteur.