

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GKIM

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	gestion du carburant inadéquate.
Facteur contributif :	procédure de recherche de la panne insuffisante.

Conséquences et dommages :	trains, fuselage et hélice endommagés.
Aéronef :	avion Robin DR 400 - 160.
Date et heure :	vendredi 2 novembre 2001 à 13 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	Pruniers-en-Sologne (41).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 50 ans, PPL de 1972, 566 heures de vol dont 3 h 30 dans les trois mois précédents aucune sur type.
Conditions météorologiques :	vent 030° / 08 Kt, CAVOK, température 13 °C, température du point de rosée 4 °C, QNH 1037 hPa.

Circonstances

Le pilote revient d'un vol local d'environ trente minutes et s'apprête à rejoindre le circuit de l'aérodrome de Romorantin. Le pilote explique qu'il descend d'une hauteur de trois mille pieds vers sept cents pieds à une vitesse de 160 km / h avec un régime moteur de 1600 tr / mn. Il ajoute qu'il avait " un peu de réchauffage carburateur ", la manette de réchauffage n'étant pas complètement tirée. A sept cents pieds il actionne la commande des gaz pour augmenter le régime moteur mais la puissance du moteur diminue. Il observe que l'aiguille de la température carburateur se situe dans la plage jaune (givrage possible). Il pense à un givrage du carburateur et tire complètement la manette de réchauffage. Le régime moteur reste insuffisant pour maintenir le vol en palier, le pilote décide d'atterrir en campagne. Au roulement à l'atterrissage, dans un champ court et bordé d'arbres, le train avant et le train principal droit rompent. L'avion glisse sur l'herbe et s'immobilise sur le nez.

Le réservoir droit de l'avion est trouvé vide. Il reste cinquante litres dans le réservoir central et vingt litres dans le réservoir gauche. Le sélecteur des réservoirs de carburant est positionné sur "droit".

Le pilote a indiqué qu'il avait prévu de changer de réservoir pendant le vol, mais ayant modifié le cours de ses évolutions, il a omis d'effectuer cette action. Il n'a pas vu le témoin lumineux de "bas niveau carburant" allumé.

Il a piloté des avions disposant de plusieurs réservoirs, cette pratique remonte à plus de quatre ans.

Remarques :

- de manière générale, en cas de problème moteur, la recherche de la panne comporte les actions suivantes : sélection d'un autre réservoir, vérification que la richesse est sur "plein riche", mise en marche de la pompe à carburant et vérification que les deux magnétos sont sélectionnées.
- le manuel de vol de l'aéronef précise qu'en descente moteur réduit il faut tirer systématiquement la manette du réchauffage carburateur.
- lors d'un vol dans des conditions où le givrage du carburateur est possible, la manette de réchauffage carburateur doit être complètement tirée. Tirer partiellement la manette de réchauffage ne garantit pas une protection contre le givrage du carburateur.