

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GEBT

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne manqué.
Cause identifiée:	connaissance erronée des caractéristiques de l'aéronef.

Conséquences et dommages :	pilote et passagers blessés, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Cessna 172 RG "Cutlass".
Date et heure :	samedi 25 mai 2002 à 13 h 05.
Exploitant :	club.
Lieu :	Bédarrides (84).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 2.
Titres et expérience :	pilote, 44 ans, PPL de 1992. 315 heures de vol dont 202 sur type et 22 heures dans les trois mois précédents dont 15 sur type.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent 350 ° / 20 à 30 kt, visibilité 40 km, SCT à 4000 pieds, SCT à 9800 pieds(référence sol), température 20 °C, QNH 1014 hPa.

Circonstances

Dans le cadre de leur huitième et dernière étape d'un tour de France organisé par une association caritative, le pilote et son équipier prévoient d'effectuer la navigation suivante : Villeneuve-sur Lot / le Cap-d'Agde / Aigues-Mortes / Nîmes Garons / Caissargues Nord / le Pont-du-Gard / Avignon / Orange Caritat. La durée prévue du vol est d'environ deux heures. Peu de temps avant le départ, le pilote dépose un plan de vol en indiquant une autonomie de trois heures vingt-cinq minutes. Le caméraman de l'association embarque à bord de l'avion afin de réaliser des prises de vues.

Le pilote décolle à 10 h 50. Après environ deux heures et quinze minutes de vol à une hauteur d'environ neuf cents pieds, il arrive en longue finale pour la piste 33 de l'aérodrome d'Orange-Caritat. Il explique qu'il est en contact radio avec la tour de contrôle lorsque le moteur s'arrête. Il informe le contrôleur de ce problème et qu'il va atterrir en campagne. Gêné par la présence de vignes, il effectue un demi-tour à la recherche d'un champ adéquat. A la sortie du virage, le moteur fonctionne un court instant avant de s'arrêter définitivement. Le pilote repère un champ de blé relativement court, sort un cran de volet et pose l'avion avec le train rentré. L'aéronef s'immobilise vingt-cinq mètres environ après avoir touché le sol.

(suite page suivante)

L'examen de l'épave montre que le réservoir gauche est vide. Il reste quelques centilitres d'essence dans le réservoir droit.

Dans les documents techniques remis à l'Aviation Civile pour ce tour de France, le pilote avait indiqué une autonomie maximale de six heures. Il explique avoir utilisé cette valeur pour calculer l'autonomie de l'avion pour le dernier vol. L'aéronef avait volé deux heures quarante-cinq minutes depuis le dernier avitaillement.

Les informations disponibles pour les pilotes du club afin d'estimer l'autonomie de l'avion sont les suivantes :

- une fiche remise à tous les pilotes du club mentionne une capacité de 250 litres de carburant dont 14 litres non utilisables en montée soit 236 utilisables et une consommation de 42 litres par heure, valeurs permettant d'obtenir une autonomie de 5 h 35. Cette fiche indique, par sécurité, une autonomie de 5 h 15.

- une plaquette apposée sur le tableau de bord de l'avion mentionne une consommation de 43 litres par heure.

Pendant la dernière partie de son parcours, l'avion a subi les effets du Mistral. De plus, le pilote a fréquemment changé d'altitude afin de faciliter certaines prises de vues du cameraman sur des sites touristiques.

Le pilote a expliqué qu'il ne regarde jamais les indicateurs des jauges de carburant. Il a laissé le sélecteur carburant sur "BOTH" pendant tout le vol.

L'enquête a également montré que :

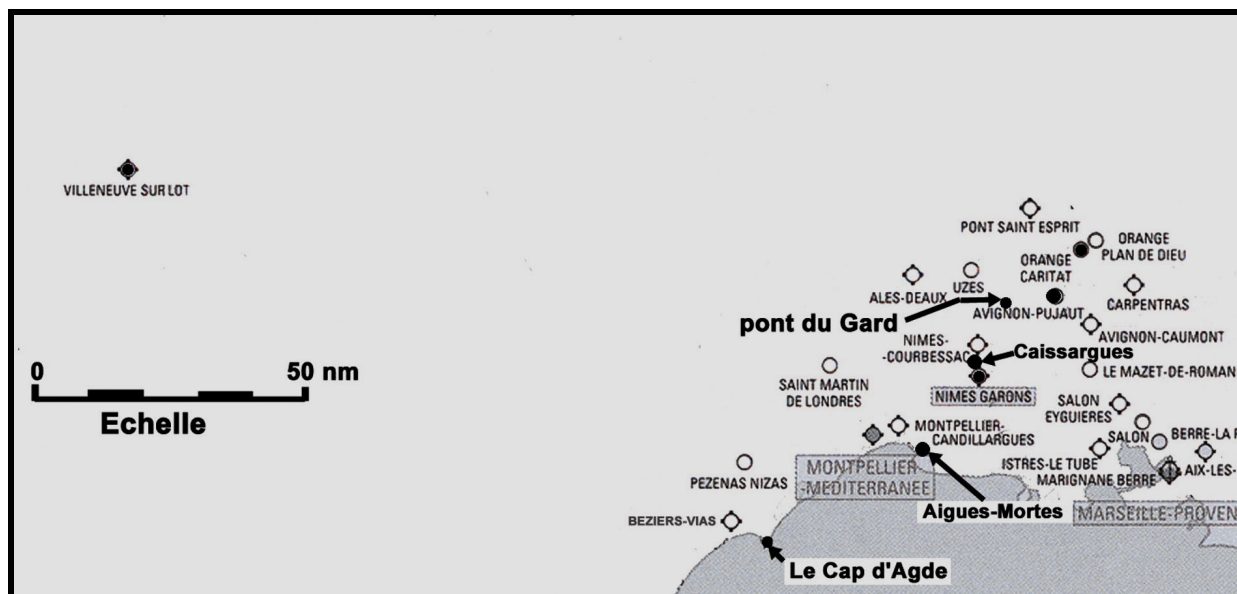
- le carnet de route de l'avion ne mentionnait pas la totalité des divers avitaillements effectués lors de ce tour de France,

- le pilote n'a pas assisté au briefing dispensé pour l'étape du jour et ne connaissait pas les conditions météorologiques sur le trajet,

- le jour de l'événement, le conservateur de cap ne fonctionnant pas, toute la navigation a été effectuée à l'aide d'un GPS.

Le pilote avait participé six fois à cette manifestation, il avait utilisé cet avion lors des trois dernières.

accident du F-GEBT le 25 mai 2002



lieux survolés par le pilote