

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BLEY

Evénement :	panne d'essence, atterrissage forcé en montagne.
Cause identifiée :	informations préalables concernant la gestion carburant inconnues du pilote en entraînement.

Conséquences et dommages :	pilote et instructeur blessés, aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion Piper PA 18 "Super Cub".
Date et heure :	samedi 6 avril 2002 à 11 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	altisurface Uls (31), altitude : 2000 m.
Nature du vol :	entraînement vol montagne.
Personnes à bord :	instructeur + pilote.
Titres et expérience :	- instructeur, 67 ans, PPL de 1959, FI de 1962, 7850 heures de vol dont 1210 sur type et 23 heures dans les trois mois précédents. - pilote, 56 ans, CPL de 1972, 1835 heures de vol, dont 92 sur type et 16 dans les trois mois précédents, aucune sur ce modèle dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 210° à 240° / 15 à 20 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 3200 pieds , QNH 998 hPa, turbulence modérée.

Circonstances

Les pilotes décollent de l'aérodrome de Luchon aux alentours de dix heures. Ils effectuent un posé-décollé sur une altisurface, puis une reconnaissance sur une autre. Après environ cinquante minutes de vol, ils réalisent une reconnaissance de l'altisurface d'Uls. Le pilote en place avant s'éloigne à contre QFU puis effectue une ouverture par la gauche, vire par droite et se positionne en finale face à l'ouest. L'instructeur explique que pendant cette finale ils rencontrent un courant descendant et qu'ils se retrouvent alors sous le plan de descente. Il demande au pilote en place avant de dégager par la gauche puis reprend les commandes pour effectuer cette manœuvre. Au cours de ce virage en descente, accompli face à la pente enneigée, les pilotes ne peuvent plus évaluer leur position par rapport aux repères extérieurs. L'instructeur se souvient que les commandes lui paraissent "molles". Disposant de peu de hauteur pour manœuvrer, il pose durement l'avion sur une pente. Les deux pilotes sont blessés, l'avion est fortement endommagé.

Les pilotes émettent plusieurs messages sur la fréquence de détresse 121,5 Mhz. Ces messages sont relayés par l'équipage d'un avion de ligne. Les secours parviennent à les localiser puis à les évacuer par hélicoptère environ trois heures plus tard.

L'examen de l'hélice sur l'épave montre que le moteur ne délivrait pas de puissance à l'impact. Le réservoir ainsi que la nourrice gauche sont vides. La cuve du carburateur est sèche. Le réservoir de l'aile droite et la nourrice associée contiennent environ cinquante litres d'essence.

Le pilote en entraînement avait pris connaissance des informations météorologiques le matin sur une chaîne de télévision par câble, ainsi que sur le Minitel (serveur METAR).

Lors du roulage à Luchon, l'instructeur a demandé au pilote de sélectionner le réservoir droit. Le pilote a effectivement changé de réservoir sans regarder le sélecteur et l'a positionné sur le réservoir gauche qui contenait vingt-cinq à trente litres de carburant. La consommation horaire est de trente litres à 2300 tours par minute. Lors de la dernière approche, lorsque les pilotes ont décidé de dégager, le circuit carburant gauche s'est désamorcé et le moteur n'a plus répondu aux sollicitations.

Le jour du vol était le dernier de la période durant laquelle l'avion était basé en montagne. Le pilote en entraînement souligne la forte motivation qui l'animait pour voler ce jour. Il ajoute qu'il n'a pas effectué au cours du vol de guide ou de check-list "point tournant" ou "approche" qui lui auraient permis de déceler un problème de gestion de carburant.

L'avion était basé à Luchon en période hivernale. Il servait exclusivement à des vols en montagne. Lors de ces vols, l'instructeur utilisait uniquement le carburant du réservoir droit. Il conservait le contenu du réservoir gauche en secours. Le pilote en place avant ne connaissait pas cette procédure.

L'absence de harnais et l'utilisation d'une simple ceinture ventrale ont vraisemblablement contribué à la gravité des blessures.