

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GNHL

Événement :	panne d'essence en remorquage planeur, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	gestion du carburant inadaptée, imprécision des renseignements portés sur les documents relatifs à l'aéronef, actions précipitées lors de la recherche de panne.

Conséquences et dommages : train avant, hélice, becs et volets fortement endommagés.

Aéronef : avion SOCATA MS 235 F "Rallye".

Date et heure : lundi 9 septembre 2002 à 14 h 00.

Exploitant : école.

Lieu : Salignac (04), altitude 514 mètres.

Nature du vol : remorquage planeur.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 26 ans, PPL de 1999, 226 heures de vol dont 44 sur type et 37 dans les trois mois précédents

Conditions météorologiques : station de Saint-Auban : vent 230° / 10 kt, visibilité 30 km, OVC à 5000 pieds, orages dans le secteur sud-ouest, température 21,5 °C, QNH 1014 hPa.

Circonstances

En cours du remorquage, cinq minutes après le décollage de Saint-Auban, à une altitude de 1250 mètres environ, pendant la montée en virage par la droite, la puissance du moteur diminue. Le régime se stabilise vers 1500 tours par minute. Informé de la panne sur la fréquence par le pilote de l'avion remorqueur, le pilote du planeur se largue immédiatement. Le pilote de l'avion recherche la panne du moteur, en vain. L'avion perd de la hauteur. Le pilote, après avoir envisagé de rejoindre l'aérodrome de Saint-Auban, décide d'atterrir en campagne. Sur les conseils de pilotes en vol, il se dirige vers un grand champ (voir croquis page suivante), sur lequel il envisage d'atterrir face au nord. Alors qu'il est en virage par la droite à environ quatre cents mètres au-dessus de l'extrémité sud du champ il se rend compte qu'il va atterrir avec du vent arrière. Il change de stratégie afin d'atterrir face au vent et vire par la gauche. Pendant cette manœuvre il perd de vue la zone d'atterrissage choisie. Il arrête le virage face au nord. Sa route converge vers le champ et il se trouve trop bas pour modifier la trajectoire de l'aéronef. Il conserve le cap en direction du champ. L'avion heurte la cime d'un arbre, effectue un cheval de bois et termine sa course dans une haie.

(suite page suivante)

EXAMEN DE L'ÉPAVE

L'examen de l'épave montre que le réservoir gauche contient quatre-vingt-dix litres de carburant environ et un quart de litre dans le réservoir droit. Aucune fuite n'est décelée sur le circuit carburant ainsi que sur les réservoirs. Il reste un peu de carburant au fond de la cuve du carburateur.

TEMOIGNAGE DU PILOTE

Le pilote a indiqué :

- qu'il n'est pas possible, sur ce type d'avion, de contrôler visuellement la quantité de carburant dans les réservoirs ni de la vérifier au moyen des jauges peu précises. Il s'est donc fié aux informations écrites sur la feuille de suivi des ravitaillements de l'avion qui indiquaient une quantité totale de cent cinquante litres dans les réservoirs.
- qu'avant la panne du moteur, l'avion avait effectué quatre remorquages en trente-neuf minutes de vol, tous réalisés en conservant le réservoir droit sélectionné.
- qu'au moment de la perte de puissance, il a effectué méthodiquement une recherche de panne (réchauffage carburateur, pompe électrique, changement de réservoir), sans succès. Il précise qu'il a sélectionné le réservoir gauche pendant environ cinq secondes et qu'il a commuté à nouveau le sélecteur sur le réservoir droit sans autre succès.

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

- L'horamètre indique que le moteur a fonctionné cinquante-neuf minutes depuis la mise en route. Compte tenu d'une consommation moyenne retenue par le club de soixante litres par heure, il ne restait plus à bord que quatre-vingt-dix litres de carburant, quantité effectivement retrouvée dans le réservoir gauche.
- La feuille de suivi utilisée par le centre école indique la quantité globale de carburant à bord au moment de la prise en compte de l'avion par le pilote. Elle n'indique pas la répartition dans les réservoirs.
- Le carnet de route de l'avion ne comportait pas de renseignements sur les quantités de carburant ajoutées depuis le 3 septembre 2002, soit trois heures et vingt-trois minutes de vol avant l'accident.

