

ACCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-PJZG

Evénement :	perte de contrôle à basse hauteur, collision avec le sol.
Cause probable :	gestion de carburant inadaptée associée à des évolutions serrées à basse hauteur.

Conséquences et dommages :	pilote et passager décédés, aéronef détruit.
Aéronef :	avion Nicollier HN 700 "Ménestrel 2" (construction amateur), moteur Limbach L-2000E.
Date et heure :	dimanche 4 août 2002 à 19 h 55.
Exploitant :	privé.
Lieu :	AD Availles-Limouzine (privé) (86).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	- pilote, 53 ans, PPL de 1980, 556 heures de vol dont une centaine sur type et 3 h 50 dans les trois mois précédents. - passager : licence de pilote d'ULM.
Conditions météorologiques :	vent 240° à 270° / 4 à 6 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 5000 pieds, température 23 °C.

Circonstances

Le pilote et le passager décollent de l'aérodrome de Saint-Junien (87) vers 18 h 45. Après une escale sur l'aérodrome de Chauvigny (86), ils poursuivent le vol en direction de l'aérodrome privé d'Availles-Limouzine. Un témoin, pilote et propriétaire de l'aérodrome privé, explique qu'il voit l'avion arriver du secteur nord, passer à la verticale de l'aérodrome à une hauteur d'environ 1500 pieds perpendiculairement à la piste, puis effectuer un passage basse hauteur (une cinquantaine de pieds) au dessus de la piste 08 à une vitesse élevée (environ 200 km/h). Il voit ensuite l'aéronef effectuer une ressource en bout de piste, virer à gauche en montée jusqu'à une hauteur estimée à trois cents pieds. L'avion débute ensuite un virage vers la droite à grande inclinaison (60°) lui laissant supposer que le pilote a l'intention d'atterrir en piste 26. A ce moment, le témoin entend le bruit du moteur s'arrêter, puis voit l'avion commencer à descendre avec une forte assiette à piquer. Il entend de nouveau le bruit du moteur. L'avion poursuit sa chute, s'écrase et s'enflamme. L'épave est retrouvée carbonisée.

L'avion était équipé de deux réservoirs d'une contenance de trente-six litres chacun. L'autonomie indiquée dans le manuel de vol est de quatre heures et trente minutes plus trente minutes de réserve. La consommation horaire donnée par le constructeur est de quatorze litres.

(suite page suivante)

Le co-propriétaire (également co-constructeur de l'avion) indique avoir installé un dispositif permettant de visualiser sur le tableau de bord le niveau des réservoirs d'essence : chaque réservoir est représenté par douze diodes électroluminescentes (LED) : neuf vertes, deux oranges et une rouge. Le réservoir plein, les douze LED sont allumées. Lorsque le réservoir se vide de trois litres, une LED s'éteint. Un fusible protège l'indicateur de niveau et en cas de panne du système les LED s'éteignent.

Le 27 et 28 juillet, le co-propriétaire avait effectué un vol aller-retour Saint-Junien / La Rochelle après avoir fait le plein des réservoirs de l'aéronef à Saint-Junien. Il explique que le vol aller-retour avait duré deux heures et qu'à l'arrivée, il restait environ douze litres dans le réservoir arrière, soit quatre LED allumées. Si on se base sur une consommation horaire de quatorze litres, il reste alors trente-deux litres dans le réservoir avant. Le vol de l'accident dure environ une heure et le sélecteur du réservoir est retrouvé sur la position arrière.

Le pilote, ainsi que le co-propriétaire avaient pour habitude de décoller et d'atterrir avec le réservoir avant sélectionné et la croisière sur le réservoir arrière. Ces diverses informations permettent de penser que le moteur s'est arrêté par défaut d'alimentation en carburant alors que le réservoir sélectionné était le réservoir arrière et qu'il restait du carburant dans le réservoir avant.