

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-BOOX

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	mise en service d'un avion sans prendre de disposition pour pallier à une anomalie connue, gestion du carburant inappropriée aux particularités de l'aéronef.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Piper PA 19 "Super Cub", construit en 1951, moteur Teledyne Continental C 90 F de 91 chevaux.

Date et heure : samedi 12 juillet à 19 h 15.

Exploitant : club.

Lieu : Fraignes-en-Santois (54).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote+1.

Titres et expérience :
-pilote, 56 ans, PPL de 1994, 614 heures de vol dont 117 sur type et 48 dans les trois mois précédents.
-passager, 55 ans, PPL de mai 1987, environ 800 heures de vol sur avion, VV de 1987, environ 570 heures de vol sur planeur, UL de 1999.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 020° / 10 kt, CAVOK, température 25 °C.

Circonstances

Au terme d'un voyage effectué à cinq avions pendant huit jours, le pilote décolle de Villefranche-de-Rouergue (12), vers dix heures. Les réservoirs de carburant sont pleins. Il effectue un premier vol de quarante-cinq minutes jusqu'à l'aérodrome privé du lac de Caussanel (12). Il redécolle, vole ensuite cinquante-cinq minutes et atterrit sur l'aérodrome de Langogne (48). Il repart ensuite à destination de l'aérodrome de Nancy-Essey (54), où il est basé. La durée de vol prévue est de 3 h 40 min.

Le pilote indique qu'après 3 h 30 de vol, environ dix minutes avant d'atteindre sa destination et à une altitude de 3 000 pieds, le moteur a des ratés. Il constate que la jauge du réservoir droit est sur "zéro", tandis que celle du réservoir gauche indique "*un quart de plein*". Il positionne le sélecteur des réservoirs à carburant de la position "both" à la position "left". Immédiatement après cette manœuvre le régime du moteur redevient normal mais de nouveaux ratés surviennent une minute plus tard alors que l'avion est en virage par la gauche. Le pilote atterrit en campagne sans dommage.

(suite page suivante)

Au sol, il est retrouvé quatorze litres de carburant dans le réservoir gauche et cinq litres dans celui de droite.

L'examen du circuit de carburant n'a pas permis d'expliquer la dissymétrie de consommation.

Le manuel de vol mentionne une consommation de dix-neuf litres d'essence par heure en régime de croisière normal (75% du régime maximum) et "*une autonomie de six heures de vol avec réserves*". Le PA 19 possède deux réservoirs d'une contenance de soixante-huit litres chacun, dont cinq non utilisables.

Le moteur est alimenté en essence par gravité. L'avion est dépourvu de pompe à carburant électrique.

Le pilote précise que le vol s'est effectué entre 2 500 et 5 000 pieds d'altitude en adaptant le mélange air/carburant.

Il explique que les informations données par le club aux pilotes faisaient état d'une autonomie supérieure à six heures, en toutes conditions. Il ajoute que la consommation dissymétrique de carburant était connue pour cet avion sans que la raison en soit déterminée. Il ajoute que depuis cet incident son aéroclub a limité à cinq heures la durée des vols sans avitailler. Il est conseillé d'utiliser systématiquement le réservoir gauche après quatre heures de vol.

La réapparition des ratés moteur après la sélection du réservoir gauche provient vraisemblablement d'un vol dissymétrique au cours du virage à gauche.