

INCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-GICY

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	non-détection de la diminution du volume des réservoirs.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Pézetel PZL 104 « Wilga 80 », moteur PZL AI-14 RA de 255 ch.

Date et heure : mercredi 21 juillet 2004 à 12 h 12.

Exploitant : société.

Lieu : Virazeil (47), lieu-dit « Gabion ».

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 48 ans, PPL de 1989, 750 heures de vol dont 200 sur type et 30 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : évaluées sur le site de l'incident : vent 080° à 110°/ 06 à 14 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 1 500 pieds, SCT à 2 000 pieds, température 26 °C, QNH 1015 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome de Cuers-Pierrefeu (83) à destination d'Arcachon (33). Il prévoit une escale à Gaillac (81) pour avitailler. Il explique qu'après une heure et cinquante minutes de vol, il constate que les deux jauges de carburant indiquent une faible quantité restante. Il décide d'atterrir à Alès (30) afin d'effectuer le plein complet des deux réservoirs. Il décolle ensuite en direction d'Arcachon. Après environ une heure et trente minutes de vol, le sélecteur de carburant étant sur « Both », il constate à nouveau que les indications des jauges de carburant sont proches de zéro. Il observe les ailes afin de détecter une éventuelle fuite d'essence. Il ne remarque aucune anomalie et les paramètres du moteur sont normaux. Il sélectionne le réservoir droit afin d'utiliser la totalité de son contenu. Quelques minutes plus tard le moteur ne délivre plus de puissance. Le pilote sélectionne le réservoir gauche, actionne les pompes de secours. Il prend une assiette à piquer et le moteur redémarre. En contact avec le service du contrôle de Bordeaux, il annonce qu'il pense à une surconsommation du moteur et demande des informations pour se dérouter sur l'aérodrome le plus proche. Le contrôleur lui propose l'aérodrome de Marmande (47) distant de 10 NM et lui communique le cap à suivre pour le rejoindre. Après 2 h 08 min de vol, à quatre nautiques environ de Marmande le moteur s'arrête à nouveau. Le pilote atterrit sans dommage dans un champ de tournesols.

Les réservoirs sont trouvés vides.

Les mesures de la contenance et le contrôle du temps de remplissage des réservoirs effectués après l'incident ont montré que :

- ❑ la contenance totale du réservoir droit est de 82,85 litres,
- ❑ le temps nécessaire pour effectuer le plein complet de ce réservoir est de quinze minutes,
- ❑ la contenance totale du réservoir gauche est de 56,75 litres de carburant,
- ❑ le remplissage complet du réservoir s'est effectué en deux étapes. La première d'une durée de dix-huit minutes correspond à l'ajout de quarante-six litres de carburant jusqu'à l'écoulement d'essence par l'orifice de remplissage. Après la constatation de la baisse du niveau de carburant, la seconde étape a permis d'ajouter 8,75 litres d'essence en huit minutes.

La quantité totale de carburant pouvant être avitaillée est donc de 139,60 litres.

Renseignements complémentaires

Incidents antérieurs :

A la suite d'un atterrissage en campagne consécutif à un arrêt moteur en vol, les mises à l'air libre ont été retrouvées obstruées par des nids de « mouches maçonnes ».

Des bouchons ont été fabriqués et utilisés pour protéger les mises à l'air libre lorsque l'avion est au sol.

Pendant le mois d'août 2003, la présence de ces bouchons avait provoqué l'arrêt du moteur quelques instants après son démarrage.

Lors de ces deux incidents, l'alimentation en carburant du moteur a entraîné une dépression dans les réservoirs, vraisemblablement suffisante pour déformer le réservoir en aluminium.

La quantité normale de carburant utilisable indiquée par le constructeur est de 176 litres $\pm$ 4 litres.

Des cloisons sont installées à l'intérieur des réservoirs. Cette particularité entraîne un temps de remplissage d'une vingtaine de minutes.

Le jour de l'incident avant le départ de l'aérodrome de Cuers, le pilote a ajouté soixante-quinze litres de carburant jusqu'à constater l'écoulement de l'essence par les orifices de remplissage. A Alès, il a effectué de la même manière un plein complet en ajoutant quatre-vingt-quatre litres de carburant.

Le pilote n'utilise pas cet avion habituellement. Il précise qu'il pensait disposer d'une autonomie de trois heures vingt minutes après chaque avitaillement.

L'examen du carnet de route montre que la durée des vols n'a jamais dépassé quatre-vingts minutes. D'ordinaire, le mécanicien était chargé de l'avitaillement après les vols. Il tenait compte du temps de remplissage des trente derniers litres de chaque réservoir particulièrement long afin de s'assurer des pleins complets.

