

ACCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-GDKY

Evénement :	panne d'essence en finale, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	absence de gestion du carburant liée à une formation insuffisante aux particularités de l'avion.
Conséquences et dommages :	aéronef détruit.
Aéronef :	avion Robin DR 400-180.
Date et heure :	samedi 3 juillet 2004 à 19 h 15.
Exploitant :	club.
Lieu :	Mouroux (77), à 500 mètres du seuil de la piste 27 de l'aérodrome de Coulommiers (77).
Nature du vol :	local.
Personnes à bord :	pilote + 2.
Titres et expérience :	pilote, 64 ans, PPL de décembre 2002, 171 heures de vol dont deux sur type et sept dans les trois mois précédents. 16 000 heures de vol en tant qu'officier mécanicien navigant.
Conditions météorologiques :	AD Paris-CDG situé à 22 NM au nord-ouest du site de l'accident : vent 270° / 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW 050, température 20 °C, température du point de rosée 5 °C, QNH 1017 hPa.

Circonstances

Le pilote décolle vers 18 h 30 de l'aérodrome de Coulommiers, avec le sélecteur de carburant positionné sur le réservoir gauche. Il explique qu'après quarante-cinq minutes de vol local, il s'intègre en vent arrière main droite pour la piste 27 centrale à une hauteur de sept cents pieds.

En finale, à une hauteur de cinq cents pieds, il perçoit une baisse de régime du moteur. Il vérifie que le réchauffage du carburateur et la pompe électrique à carburant sont en fonctionnement. Il sélectionne alternativement le réservoir central, le réservoir de l'aile droite et à nouveau le réservoir central. Ces actions restent sans effet. Le pilote estime qu'il ne pourra pas rejoindre l'aérodrome et décide d'atterrir en campagne. Afin d'éviter un bosquet, il choisit un champ de blé légèrement à gauche de l'axe de piste. L'avion touche le sol avec une vitesse horizontale faible et une vitesse verticale importante. Le groupe motopropulseur se sépare de la cellule au niveau de la cloison pare-feu.

L'examen de l'épave montre que le réservoir gauche et le réservoir central sont intacts. Le réservoir gauche est vide. Le réservoir central contient du carburant. Le réservoir droit contient également du carburant mais une fuite due à l'accident ne permet pas d'en mesurer la quantité avant l'impact. La commande de la pompe électrique est sur la position « marche ». La commande des volets est positionnée sur le deuxième cran.

La consommation moyenne de carburant, calculée à partir du carnet de route, est de 32 litres par heure. L'avion avait volé pendant trois heures depuis le dernier plein complet, soit 180 litres utilisables. Le pilote a ajouté environ 50 litres de carburant dans le réservoir central avant le vol. Il restait donc environ 134 litres de carburant utilisables avant le départ.

Le pilote précise qu'il a effectué les vérifications avant le décollage. Il pensait que le réservoir central était sélectionné et qu'il n'avait plus besoin de gérer la sélection des réservoirs pendant toute la durée du vol. Il a seulement vérifié l'indication de la jauge du réservoir central.

Le pilote a principalement volé sur des avions de type Robin DR 400-120, HR 200 et Cessna 150 qui ne nécessitent pas d'action sur le sélecteur de carburant en vol. C'était le troisième vol du pilote sur DR 400-180. Il avait volé seul à bord du F-GDKY pendant trente minutes le 18 mars 2004 avec l'accord du président du club. Le 26 mars 2004, il avait demandé à un instructeur de l'accompagner. Il précise que pendant ce vol d'une cinquantaine de minutes, l'instructeur avait abordé les spécificités du circuit carburant de manière succincte. Il ajoute qu'il n'a pas utilisé le sélecteur de carburant lors de ces deux vols.

Il précise qu'il n'avait pas prévu d'utiliser le DR 400-180 pour ce vol local. Il avait réservé un DR 400-120 qui n'était plus disponible lors de son arrivée au club.