

## **ACCIDENT**

### **survenu à l'avion immatriculé F-BUOJ**

<b>Evénement :</b>	panne d'essence, atterrissage en campagne.
<b>Causes identifiées :</b>	confusion entre les milles terrestres et les milles marins lors de la préparation du vol, sensibilisation insuffisante aux caractéristiques de l'aéronef lors du lâché.

**Conséquences et dommages :** train avant arraché, hélice tordue, aile droite endommagée.

**Aéronef :** avion Piper PA 28-180,  
moteur Lycoming O-360 A 4 A.

**Date et heure :** dimanche 11 janvier 2004 à 18 h 27.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** plage de Torreilles (66).

**Nature du vol :** voyage d'agrément.

**Personnes à bord :** pilote.

**Titres et expérience :** pilote, 52 ans, PPL de 1992, IR de 1999, 490 heures de vol dont 200 heures sur type, 5 heures 30 sur le modèle et 12 heures dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le site de l'accident : vent 300° / 10 à 15 kt, visibilité 10 km, BKN 090-280, température 17 °C, QNH 1021 hPa, nuit avec lune.

### **Circonstances**

Le pilote décolle à 16 h 22 de Cannes (06) en régime IFR à destination de Perpignan (66) où il est basé. Il explique qu'en croisière, au niveau de vol 60, peu avant Martigues (13), il s'inquiète de l'autonomie restante à la lecture des jauges carburant. Lors du contact radio avec Montpellier Approche, le contrôleur lui propose une route directe en survol maritime vers le VOR de Perpignan. Le pilote accepte aussitôt.

Il constate que l'indication des deux jauges se rapproche de zéro. Les deux réservoirs contiennent approximativement la même quantité de carburant lorsqu'il sélectionne le réservoir gauche. Quinze minutes plus tard, le moteur a des ratés. Le pilote sélectionne le réservoir droit. Il en déduit à cet instant qu'il dispose d'environ quinze minutes d'autonomie. Il envisage de se dérouter.

Dès le premier contact radio avec Perpignan Approche, il annonce au contrôleur qu'il lui reste peu de carburant. Il lui demande s'il se situe plus près de Béziers que de Perpignan. Le contrôleur lui répond qu'il est à trente-trois milles nautiques de Perpignan et vingt-neuf de Béziers et mais il devra effectuer un virage allongeant son trajet s'il décide de se diriger vers Béziers. Le pilote choisit de poursuivre sa route vers Perpignan. Le contrôleur le guide en lui indiquant le cap le plus direct. A 18 h 10, le pilote annonce au contrôleur qu'il a "peur de ne pas y arriver". Le contrôleur alerte les secours. Il indique au pilote, arrivant à vingt milles nautiques de la côte, qu'il pourra atterrir sur la plage s'il conserve son cap. Il le guide ensuite vers l'aérodrome de la Salanque proche de la côte. Le pilote descend à 3 000 pieds. L'équipage d'un avion de ligne informe sur la fréquence que le vent au niveau vol 50 est du 300 pour 45 nœuds.

A 18 h 17, le pilote annonce les premiers ratés du moteur. Il demande s'il doit essayer de monter. L'équipage de l'avion de ligne lui déconseille car le vent forçait en altitude.

A 18 h 22, à huit milles nautiques de la côte, le moteur s'arrête. Passant 2 000 pieds en vol plané, le pilote sélectionne le réservoir gauche. Le moteur redémarre un court instant puis s'arrête définitivement. Le pilote parvient à rejoindre la côte. Il atterrit de nuit sur une plage à deux milles nautiques de la Salanque. Au roulement à l'atterrissage, l'aile droite heurte l'eau. L'avion effectue un cheval de bois et s'immobilise le nez dans l'eau.

Le lieu de l'atterrissage est situé à huit milles nautiques de l'aérodrome de Perpignan soit environ cinq minutes de vol.

Le manuel de vol de l'avion indique une distance franchissable de 680 milles terrestres soit 590 milles marins en utilisant le niveau de vol 60 et dans les conditions suivantes : vent nul, sans réserve de carburant, sans tenir compte du carburant consommé lors de la montée et de la descente, à 75% de la puissance maximale et avec une richesse permettant la consommation la plus faible. Dans ces conditions la vitesse de l'avion est de 120 nœuds et son autonomie théorique est de 4 h 55 min.

L'enquête montre qu'en préparant son vol le pilote a confondu les unités exprimées en milles terrestres sur le manuel de vol avec des milles marins. Son calcul l'amenait à une autonomie de 5 h 30 min. Il explique que cette autonomie correspond à celle du PA 28-160 qu'il a utilisé pendant environ deux cents heures dans son ancien aéroclub. Il ajoute qu'avant ce voyage, il avait volé environ 5 h 30 min sur le PA 28-180 immatriculé F-BUOJ en effectuant de courts trajets.

La veille, avant le vol aller au départ de Perpignan, il a effectué l'avitaillement en carburant. Pendant cette opération, il a été interrompu par une personne. Il ne peut pas assurer que le plein était complet. Ce vol a duré deux heures.

A Cannes, le pilote a calculé une durée de vol retour de 2 h 20 min en tenant compte des prévisions de vents. Il n'a pas jugé nécessaire de ravitailler, estimant qu'il lui restait 3 h 30 min d'autonomie. Il pensait aussi que cette opération allait être particulièrement longue sur un aérodrome qui ne lui était pas familier.

La quantité totale de carburant utilisable est de 182 litres. Le chef-pilote de l'aéroclub précise que la consommation réelle de cet avion est de 39 l / h ce qui lui confère une autonomie de 4 h 40.

Le moteur s'est arrêté après quatre heures de vol auxquelles il faut ajouter le temps des roulages et des essais moteurs. Il manquait donc environ vingt litres pour que le plein soit complet avant le départ de Perpignan.

Lors du lâché sur cet avion, le pilote a seulement effectué des exercices de maniabilité. La gestion et la consommation du carburant n'ont pas été abordées.

Il n'y avait pas d'équipement nécessaire au survol de l'eau à bord de l'avion.