

ACCIDENT survenu à l'avion immatriculé F-BUVL

Evénement :	panne d'essence en finale, atterrissage d'urgence en campagne.
Causes identifiées :	gestion du carburant inadéquate, vérifications avant le vol incomplètes, absence de coordination entre les pilotes effectuant les baptêmes de l'air.

Conséquences et dommages :	aéronef fortement endommagé.
Aéronef :	avion EADS SOCATA MS 893 E « Rallye Commodore », moteur Lycoming O 360 A 3A.
Date et heure :	dimanche 6 juin 2004 à 17 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	Messimy (69).
Nature du vol :	baptême de l'air.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 79 ans, PPL de 1965, 1 469 heures de vol, quinze dans les trois mois précédents dont sept sur type.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 360° / 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3 600 pieds, température 25 °C, QNH 1016 hPa.

Circonstances

Dans le cadre d'une manifestation aérienne, des baptêmes de l'air d'une durée de quinze minutes environ sont organisés sur l'aérodrome de Lyon Brindas (69). Le pilote explique qu'en finale pour la piste 01, le moteur ne délivre plus de puissance. Il estime que sa hauteur est insuffisante pour rejoindre la piste. Il est contraint d'atterrir dans un champ. Lors de l'arrondi, l'avion décroche et heurte violemment le sol. Le train d'atterrissage se rompt et l'avion s'immobilise sur le ventre.

L'examen de l'épave montre que le réservoir droit est vide. Le réservoir gauche contient du carburant. La déformation de l'aile consécutive à l'impact ne permet pas de déterminer la quantité restante. Il n'y a pas d'odeur d'essence à proximité de l'épave.

Le matin de l'accident, un membre du club a effectué les pleins complets des réservoirs. Après dix minutes d'essais moteur avec le réservoir gauche sélectionné, un premier pilote a réalisé trois vols en sélectionnant le réservoir gauche puis quatre autres avec le réservoir droit. Chaque vol a duré environ quinze minutes.

Le F-BUVL est pourvu de deux réservoirs. Chacun contient quatre-vingt-cinq litres de carburant utilisables.

Il n'a pas été possible de calculer les consommations en utilisant les données du carnet de route.

Le manuel de vol mentionne une consommation de quarante litres par heure en régime de croisière normal (75 % du régime maximum). Après les vols du matin, il restait une quantité de carburant permettant une autonomie d'environ une heure sur chaque réservoir.

Le pilote qui a réalisé les quatre vols de l'après-midi précise qu'il n'a pas manipulé le sélecteur de carburant. Il ajoute qu'il n'a pas contrôlé visuellement la quantité de carburant. Il a uniquement tenu compte des informations inscrites sur la liste récapitulative des baptêmes de l'air. Il a estimé l'autonomie de l'avion à une heure trente minutes.

Les deux pilotes ayant utilisé l'avion pendant cette journée ne se sont pas concertés afin de vérifier la répartition du carburant dans les réservoirs. Aucune quantité de carburant avitaillée n'a été inscrite sur le carnet de route de l'avion.

Les consignes données aux pilotes lors de cette manifestation n'incluaient pas de recommandation particulière concernant la gestion du carburant.