

ACCIDENT

8 octobre 2005 - avion immatriculé F-GCVX

Événement :	panne d'essence en montée, atterrissage forcé en campagne.
Causes identifiées :	☐ malentendu sur l'interprétation des indications de la jauge manuelle de carburant, ☐ estimation erronée de l'autonomie.

Conséquences et dommages : pilote légèrement blessé, aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Cessna A 185 F « Skywagon », train classique, moteur Teledyne Continental IO-520-D de 285 ch.

Date et heure : samedi 8 octobre 2005 à 16 h 55.

Exploitant : club.

Lieu : Préseau (59).

Nature du vol : largage de parachutistes.

Personnes à bord : pilote + 5.

Titres et expérience : pilote, 57 ans, PPL(A) de 1984, déclaration de niveau de compétence pour le largage de parachutistes de 1996, 1 440 heures de vol dont environ 500 sur type et 40 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : AD Lille Lesquin, situé à 44 km au nord-ouest du lieu de l'accident : vent 210°/ 08 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 3 300 pieds, température 20 °C, température du point de rosée 12 °C, QNH 1016 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Valenciennes (59) pour la cinquième rotation de la journée. Peu après le décollage à une altitude d'environ 1 500 pieds, le moteur ne délivre plus de puissance. Le pilote tente de redémarrer le moteur, sans succès. Il est contraint d'atterrir dans un champ. L'avion touche violemment le sol. Le train d'atterrissage se rompt. L'avion glisse sur une trentaine de mètres et s'immobilise sur le ventre.

Les deux réservoirs et le circuit de carburant sont retrouvés vides. Le sélecteur de carburant est sur la position BOTH. L'examen de l'épave n'a pas mis en évidence de fuite de carburant. L'avion est dépourvu d'une alarme de bas niveau d'essence.

Le pilote indique qu'il a jaugé le contenu des réservoirs le matin avec une réglette avant le premier vol. Il a estimé disposer de cent cinquante litres, soit trois heures d'autonomie compte tenu de la consommation habituelle de cinquante litres par heure. Il effectuait le suivi de l'autonomie en fonction de la durée du vol déduite des indications du totalisateur horaire du tachymètre, car il considérait les indicateurs des jauges peu fiables.

Le pilote avait noté que le moteur avait fonctionné, le jour de l'accident, pendant une heure et cinquante quatre minutes. L'écoute des enregistrements des radiocommunications permet d'estimer la durée totale du fonctionnement du moteur à environ deux heures et vingt minutes.

Après l'achat de l'avion, le président du club, également en charge de sa maintenance, avait vidangé complètement les réservoirs. Il les avait remplis progressivement afin de graduer une réglette de jaugeage. La forme des réservoirs est telle qu'il n'est pas possible de mesurer une quantité inférieure à quinze litres. Le pilote avait compris qu'il fallait ajouter quinze litres non mesurables à la valeur lue sur la réglette afin d'obtenir la quantité de carburant utilisable. Le jour de l'accident, le volume réellement embarqué était donc de cent-vingt litres. L'avion a consommé environ cinquante et un litres par heure.