

INCIDENT

12 novembre 2006 - avion immatriculé F-GJMS

Evénement :	panne d'essence, atterrissage sur une autoroute.
Cause identifiée :	référence insuffisante aux indications de performance du manuel de vol.
Facteurs contributifs :	non-détection d'une surconsommation lors des avitaillements.

Conséquences et dommages : aile gauche endommagée.

Aéronef : avion Piper PA 28 - 181 « Archer 2 ».

Date et heure : dimanche 12 novembre 2006 à 16 h 50.

Exploitant : club.

Lieu : Aignes (31), autoroute A 66.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 51 ans, PPL(A) de 1994, 4 763 heures de vol dont 6 h 25 sur type, toutes dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 320° / 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW 1 800 pieds, BKN 25 000 pieds, température 15 °C, QNH 1025 hPa.

CIRCONSTANCES

Lors de la préparation du vol, et afin de respecter la limitation en masse, le pilote vérifie qu'il ne peut remplir complètement les réservoirs dont la capacité maximale est de 181 litres utilisables. Il décide de remplir les réservoirs jusqu'aux languettes, de contrôle, niveaux qui correspondent à 131 litres utilisables.

Il décolle de l'aérodrome de Muret accompagné par trois passagers et atterrit à Cannes (06) pour avitailler. Il ajoute 115 litres afin que le niveau atteigne les languettes puis redécolle vers Reggio Emilia (Italie) où il ajoute 87 litres de carburant.

Lors du retour, à Cannes, il consulte les informations météorologiques sur le parcours et effectue un devis de masse tenant compte des masses précises des bagages et des passagers afin d'embarquer le maximum de carburant. Il ajoute 100 litres en pensant disposer de 170 litres au total.

Après trois heures de vol, le moteur ne délivre plus de puissance, le pilote décide d'atterrir sur une portion d'autoroute rectiligne sur laquelle le trafic est fluide. Au cours du roulement à l'atterrissage, l'aile gauche heurte un panneau de la circulation puis l'avion s'immobilise.

Les réservoirs sont trouvés vides. Lors de leur remplissage, les quantités de référence indiquées dans le manuel de vol sont confirmées.

Depuis le départ de Muret, l'avion a volé neuf heures et deux minutes et environ 430 litres de carburant ont été utilisés. La consommation moyenne réelle a donc été de 48 litres par heure. Cette valeur correspond à la consommation au niveau de vol 65, pour une position de la commande de mixture sur plein riche et de la commande de puissance sur plein gaz, soit un régime d'environ 2 600 tours par minute. L'analyse spectrale des radiocommunications a permis de déterminer que le régime moteur pendant la croisière était de 2 577 tours par minute.

Le pilote indique que, pour réaliser l'ensemble de ses vols, il a retenu une consommation de 38 litres par heure, ce qui correspond à la valeur inscrite dans le manuel de vol pour une croisière à 65 % de la puissance lorsque la richesse du mélange est réglée. Lors des avitaillements il n'a pas détecté l'écart entre la consommation prévue et la consommation réelle. En vol, il s'est fié aux indications des jaugeurs.

Le pilote explique qu'il n'a pu planifier son voyage avec l'avion qu'il utilise habituellement (Rockwell Aero Commander). Deux jours avant le voyage, il a été lâché sur le PA 28 par le chef pilote du club. La formation aux différences a porté sur une présentation de la cabine, sur l'emport du carburant sans aborder les performances.