

ACCIDENT

13 octobre 2007 - avion immatriculé F-GHLK

Événement :	panne d'essence, amerrissage forcé.
Causes identifiées :	préparation du vol et prise en compte des caractéristiques de l'aéronef insuffisantes.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.

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

Date et heure : samedi 13 octobre 2007 à 12 h 50.

Exploitant : club.

Lieu : Saint-Raphaël (83), baie d'Anthéor.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 57 ans, CPL(A) de 1991, 383 heures de vol, 64 heures depuis 2001 dont 41 sur type et 1 heure 25 sur type dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'accident : vent 150° / 07 kt, CAVOK, température 21 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle avec trois passagers de l'aérodrome de Libourne (33) vers 9 h 30 à destination de Cannes Mandelieu (06). A 12 h 49, en contact radio avec l'approche de Nice (06), il signale qu'il est en panne d'essence au-dessus de l'eau et qu'il se rapproche de la côte. Il amerrit à huit milles marins de sa destination. L'avion coule par six mètres de fond, à une trentaine de mètres du rivage. Le pilote et les trois passagers rejoignent la côte à la nage.

L'examen de l'épave montre que le réservoir à carburant droit est sélectionné, le contacteur de la pompe électrique à carburant est sur ON. La valeur relevée sur l'horamètre permet d'établir que le moteur a fonctionné pendant trois heures vingt-quatre minutes depuis la mise en route.

L'enquête fait apparaître que l'avion décolle avec une surcharge d'environ 100 kg par rapport à la masse maximale autorisée de 1 157 kg. Son centrage est en limite arrière.

Les enregistrements radar de la trajectoire disponibles concernent la première partie du trajet et les cinq dernières minutes du vol. La vitesse sol est d'environ 125 nœuds. Au début du vol le pilote s'écarte à plusieurs reprises de la route prévue puis diverge nettement vers le sud peu avant Gaillac (81) au lieu de

Les heures indiquées sont issues de l'analyse des trajectographies radar et de la transcription des radiocommunications.

se diriger vers le point SW de la CTR de Montpellier, sur le transit côtier. Ces altérations de route ont allongé cette partie de la navigation d'au moins quinze pour cent.

Les cartes des vents ainsi que les divers relevés météorologiques sur le trajet montrent que le vent sur le trajet est orienté nord-est à sud-est avec une force moyenne de cinq nœuds.

Les réservoirs contiennent 181 litres de carburant utilisables. Le manuel de vol indique une consommation moyenne de 42 l/h en croisière à 75 % de la puissance pour une vitesse indiquée de 115 nœuds. La consommation calculée à partir des indications des derniers vols portées sur le carnet de route de l'avion montrent une consommation moyenne d'environ quarante litres par heure.

Le témoignage du pilote permet d'établir qu'il a utilisé dans un premier temps le carburant du réservoir gauche, pendant environ 1 h 15 min, depuis la mise en route du moteur jusqu'à l'altitude de croisière de 3 500 pieds. Ensuite, pendant environ 1 h 50 min, il a consommé le carburant du réservoir droit. Puis, quinze minutes après avoir sélectionné de nouveau le réservoir gauche, à une altitude de 1 800 pieds, le moteur n'a plus délivré de puissance. Le pilote a actionné la pompe à essence et sélectionné le réservoir droit. Le moteur a redémarré et s'est arrêté de nouveau après quelques minutes. Le pilote a ensuite amerri.

Le pilote précise qu'avant la mise en route il a rempli les réservoirs et chargé les bagages. Il n'a pas réalisé de devis de masse et de centrage.