

## ACCIDENT

26 juillet 2008 - avion immatriculé F-BOZF

<b>Evénement :</b>	panne d'essence en finale, décrochage, collision avec le sol.
<b>Cause identifiée :</b>	gestion du carburant inadéquate.
<b>Facteur contributif :</b>	attention insuffisante sur le maintien de la vitesse après l'arrêt du moteur.

**Conséquences et dommages :** pilote et passager avant gravement blessés, deux passagers légèrement blessés, aéronef détruit.

**Aéronef :** avion Robin DR 253, moteur Lycoming O 360 A1 A.

**Date et heure :** samedi 26 juillet 2008 à 10 h 05.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** à 1 500 mètres du seuil de la piste 07 de l'aérodrome de Sainte-Léocadie (66).

**Nature du vol :** baptême de l'air.

**Personnes à bord :** pilote + 3.

**Titres et expérience :** pilote, 64 ans, PPL(A) de 1997, 653 heures de vol, 78 dans les douze mois précédents dont 5 sur type dans les dix jours précédents, 2 sur type dans les 24 heures précédentes.

**Conditions météorologiques :** estimées sur le lieu de l'accident: vent calme, CAVOK, température 18 °C, température du point de rosée 13 °C, QNH 1019 hPa.

## CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Sainte-Léocadie (66) pour un baptême de l'air avec trois passagers. Il indique qu'après trente minutes de vol, en finale à 1 500 m du seuil de la piste 07, le moteur ne délivre plus de puissance. L'avion oscille en roulis, bascule à droite, pique et heurte le sol avec une assiette proche de la verticale.

Un des premiers témoins présent sur le site indique que du carburant coulait du réservoir principal.

Aucune anomalie antérieure à l'accident n'a été identifiée sur l'épave. La manette de commande du sélecteur des réservoirs à carburant s'est cassée à l'impact<sup>(1)</sup>. Le sélecteur des réservoirs à carburant fonctionne et est positionné entre le réservoir gauche et le principal. Cette position correspond

<sup>(1)</sup>Le sélecteur de réservoir comporte quatre positions : dans le sens horaire en partant de l'avant : arrêt, droit, principal et gauche. On peut passer du droit au gauche uniquement en passant par le principal (position arrière) et inversement sans désamorcer l'alimentation du moteur

à une alimentation simultanée du moteur par les deux réservoirs. L'examen approfondi n'a pas permis de déterminer la position du sélecteur au moment de la collision avec le sol. Un essai a montré que dans cette position, si l'un des deux réservoirs est vide, l'alimentation en carburant est désamorcée et le moteur s'arrête. La masse et le centrage étaient dans les limites définies par le constructeur.

L'examen de l'hélice, du moteur et du circuit carburant de l'avion montre que l'hélice tournait lors de l'impact mais le moteur ne délivrait pas de puissance. Aucune anomalie du moteur susceptible d'expliquer la perte de puissance n'a été identifiée. Sur l'ensemble du circuit carburant, seulement deux millilitres de carburant ont pu être prélevés.

La capacité du réservoir principal, situé dans le fuselage, est de cent litres. Les deux autres, dans les ailes droite et gauche, peuvent contenir quarante litres chacun.

Trois voyants « bas niveau carburant » de couleur jaune sont installés en partie basse et gauche du tableau de bord au niveau du genou gauche du pilote. Chaque réservoir est couplé à un de ces voyants qui s'allume lorsque la quantité de carburant est inférieure à une quantité variant entre cinq et huit litres dans le réservoir sélectionné. Cette quantité permet l'alimentation du moteur pendant cinq à dix minutes avant que le voyant rouge « basse pression carburant » ne s'allume. Lorsque cela se produit, le moteur ne délivre plus de puissance au bout de dix à vingt secondes. Il n'y a pas d'alarme sonore de bas niveau de carburant.



Panneau des voyants d'alarmes

Le chef pilote explique que la veille du jour de l'accident, il a, comme d'habitude, rempli le réservoir principal sur un aérodrome situé à cinq minutes de vol. Il a ajouté dix à vingt litres dans le réservoir gauche pour lui permettre de revenir à l'aérodrome de rattachement. Le droit était vide. A l'arrivée, il a inscrit sur le carnet de route : « réservoir principal plein ». Il préconise aux pilotes du

club de démarrer le moteur en utilisant le carburant d'un réservoir d'aile, de rouler après avoir sélectionné l'autre et de sélectionner le réservoir principal au point d'arrêt, pour le décollage et le reste du vol.

Le pilote précise que l'avertisseur de décrochage fonctionnait avant la mise en route.

Il ajoute que ses souvenirs sont confus, qu'il a été surpris par l'arrêt du moteur. Il a pensé à un givrage du carburateur. A ce moment il se rapprochait d'une montgolfière posée dans un champ situé à six cents mètres du seuil 07, à deux cents mètres à droite de l'axe de la piste 07 avec l'enveloppe gonflée<sup>(2)</sup>.

Il pense qu'il a sélectionné le réservoir principal dès le démarrage du moteur et qu'il n'y a pas touché ultérieurement.

<sup>(2)</sup>La hauteur de la montgolfière est d'environ trente mètres.

