

## ACCIDENT

30 août 2008 - avion immatriculé HB-PLO

<b>Événement :</b>	panne d'essence lors de la montée initiale, atterrissage sur la piste avec le train rentré.
<b>Causes identifiées :</b>	<input type="checkbox"/> sélection erronée du réservoir de carburant avant le décollage, <input type="checkbox"/> inattention lors des vérifications avant le décollage
<b>Facteur contributif</b>	pression temporelle.

**Conséquences et dommages :** aéronef endommagé.

**Aéronef :** avion Piper PA 24-250 « Comanche ».

**Date et heure :** samedi 30 août 2008 à 14 h 05.

**Exploitant :** privé.

**Lieu :** AD Cahors (46), piste 13 revêtue, longueur 1 500 mètres.

**Nature du vol :** voyage.

**Personnes à bord :** pilote + 2.

**Titres et expérience :** pilote, 64 ans, PPL(A) de 1977 délivré par la Suisse, 825 heures de vol, 135 sur type dont 30 minutes dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le site de l'accident : vent 160° / 04 kt, CAVOK, température 34 °C, QNH 1011 hPa.

## CIRCONSTANCES

Avant d'entreprendre le vol retour vers Lausanne (Suisse) sous plan de vol VFR avec ses passagers et afin de satisfaire aux conditions d'expérience récente, le pilote réalise trois circuits d'aérodrome, soit trente minutes de vol, en utilisant le carburant contenu dans les réservoirs principaux.<sup>(1)</sup>

Aussitôt après ce vol, le pilote aidé de ses passagers charge les bagages dans l'avion. Ils s'installent à bord. Le pilote s'aligne en piste 13, puis décolle. Il explique qu'à une soixantaine de pieds de hauteur, après avoir rentré le train d'atterrissage, il perçoit que le moteur ne délivre plus de puissance. Il décide d'atterrir devant lui sur la piste. Le fuselage touche le sol à 1 225 mètres du seuil 13. L'avion glisse sur environ deux cents mètres avant de s'immobiliser sur l'axe de piste. Le pilote coupe les circuits électriques et de carburant et fait évacuer l'avion.

<sup>(1)</sup>Le carburant se répartit dans les réservoirs de la façon suivante : deux réservoirs principaux contenant chacun 113 litres et deux réservoirs auxiliaires d'une capacité de 57 litres chacun soit 340 litres utilisables au total.

<sup>(2)</sup>La consommation retenue pour les calculs est de 56 litres par heure.

<sup>(3)</sup>Les check-lists de l'avion, rédigées en français, précisent : « avant la mise en marche » sélecteur d'essence, sur réservoir plein puis « contrôles avant le départ » Sélecteur d'essence, sur réservoir le plus plein. Dans le manuel de vol, il est écrit : « Before starting engine » Fuel selector fullest main tank puis « Before take off » fuel selector fullest tank.

La veille de l'événement, le pilote, copropriétaire de l'avion, était passager du vol en provenance de Lausanne. Au départ, l'avion disposait du plein complet correspondant à une autonomie de six heures<sup>(2)</sup>. Depuis la mise en route à Lausanne le moteur a fonctionné deux heures et vingt minutes. A l'exception du décollage et de l'atterrissage, cent trois litres de carburant ont été consommés dans les réservoirs auxiliaires. Il n'a pas été possible de déterminer précisément la quantité d'essence restante dans le réservoir auxiliaire gauche. Celle-ci était toutefois insuffisante pour alimenter le moteur.

Le pilote indique qu'il a sélectionné par erreur le réservoir auxiliaire gauche. Il précise qu'il savait qu'il devait décoller et atterrir en sélectionnant les réservoirs principaux. Il pense qu'il n'a pas effectué les vérifications « avant mise en route » et « avant décollage » de manière inattentive. Ces deux check-lists prévoient la vérification de la position des sélecteurs des réservoirs.<sup>(3)</sup>



**vue de la position des sélecteurs des réservoirs lors du décollage**

L'heure de départ prévue sur le plan de vol VFR était 14 h 00 locale. Le pilote précise qu'il souhaitait respecter cet horaire afin d'arriver au plus tôt.