

**Arrêt du moteur en finale,  
atterrissage forcé en campagne lors d'un baptême de l'air**<sup>(1)</sup>Heure locale.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| <b>Aéronef</b>                  | Avion Piper PA 28 immatriculé F-BUUD                 |
| <b>Date et heure</b>            | Mercredi 15 juin 2011 à 15 h 30 <sup>(1)</sup>       |
| <b>Exploitant</b>               | Club   |
| <b>Lieu</b>                     | A proximité de l'aérodrome de Montélimar Ancone (26) |
| <b>Conséquences et dommages</b> | Pilote légèrement blessé, avion fortement endommagé  |

**CIRCONSTANCES**

Le pilote décolle avec un passager de l'aérodrome de Montélimar pour un baptême de l'air d'environ 30 minutes. Lors du retour, en finale à environ 400 ft, le pilote constate une perte de puissance progressive du moteur puis son arrêt. Le pilote explique qu'il décide d'effectuer un atterrissage forcé car il estime ne pas pouvoir atteindre la piste. Lors de l'atterrissage, l'avion heurte un talus, effectue un cheval de bois puis s'immobilise. Les deux ailes, le fuselage, l'hélice et le train d'atterrissage sont fortement endommagés.

L'examen du moteur et des accessoires n'a pas révélé de dysfonctionnement susceptible d'expliquer l'arrêt du moteur.

Le PA28 est équipé de deux réservoirs d'aile dont la capacité est de 94,5 litres chacun dont 4 litres inutilisables. Un sélecteur permet de prélever le carburant sur l'un ou l'autre des réservoirs.

Le pilote explique que lors de la visite pré-vol, il avait visuellement constaté que le niveau de carburant dans le réservoir de gauche était entre 60 et 70 litres. Il ajoute qu'il a estimé entre 5 et 10 litres la quantité de carburant dans le réservoir droit.

Après l'accident, il est constaté que le réservoir gauche contient plus de 60 litres, et le droit moins de 5 litres.

Le pilote indique avoir effectué tout le vol avec le sélecteur de carburant positionné sur le réservoir gauche. Après l'arrêt du moteur, il n'a pas changé de réservoir, alors que la procédure d'urgence correspondante le prévoit. Après l'immobilisation de l'avion, il a basculé le sélecteur carburant sur la position fermée.

Les consommations relevées dans le carnet de route de l'avion indiquent une consommation moyenne d'environ 29 litres par heure. Lors du vol de l'accident, il a donc été consommé environ 15 litres. Compte tenu de l'imprécision des quantités de carburant présentes dans chaque réservoir au début du vol, l'enquête n'a pas permis de déterminer avec certitude sur quel réservoir était positionné le sélecteur de carburant lors du vol. Néanmoins les quantités relevées après l'accident semblent indiquer que le vol a été effectué avec le carburant du réservoir droit.

## CONCLUSION

L'accident résulte vraisemblablement d'une sélection par le pilote d'un réservoir contenant insuffisamment de carburant pour effectuer le vol.

Les facteurs suivants ont pu contribuer à l'accident :

- la décision du pilote d'entreprendre un vol avec un réservoir quasiment vide ;
- l'application incomplète de la procédure d'urgence qui demande de basculer le sélecteur de carburant sur l'autre réservoir.