

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-PPIA

<b>Evénement :</b>	panne d'essence, atterrissage d'urgence en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	évaluation erronée de la quantité et de la répartition du carburant.

<b>Conséquences et dommages :</b>	train principal endommagé.
<b>Aéronef :</b>	avion Chasle LMC 1 "Sprintair" (construction amateur), moteur Lycoming O 235 L 2 A, train tricycle, capacité totale des réservoirs de carburant : 100 litres.
<b>Date et heure :</b>	dimanche 28 mars 2004 à 11 h 15.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	Lisle-sur-Tarn (81),
<b>Nature du vol :</b>	vol d'instruction.
<b>Personnes à bord :</b>	instructeur + pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	-instructeur, 30 ans, CPL et FI de 2001, 1 580 heures de vol dont 179 dans les trois mois précédents, 5 heures sur type et 338 heures en instruction . -pilote, 26 ans, PPL de 2002, 87 heures de vol dont 6 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	évaluées sur le site de l'accident : vent 030°/03 kt, CAVOK.

### Circonstances

L'instructeur et le pilote décollent de l'aérodrome de Toulouse Lasbordes (31) pour un vol à destination de Gaillac (81) en vue d'un "lâché machine". Après un vol de trente minutes, le pilote effectue un encadrement suivi d'un posé-décollé sur la piste 25, longue de 1 120 m, de l'aérodrome de Gaillac. Au cours de la montée initiale, à une hauteur d'environ quatre cents pieds, l'attention du pilote est attirée par l'alarme visuelle de baisse de pression de carburant. Le moteur perd de la puissance puis s'arrête. Le pilote actionne la pompe. Il ne constate aucun effet sur l'indicateur de pression. L'instructeur sélectionne le réservoir de carburant droit et actionne le démarreur, sans succès. Il reprend les commandes et atterrit en urgence dans un champ labouré situé dans l'axe de piste. Lors du roulement à l'atterrissage, le train principal gauche se rompt.

La purge des réservoirs montre qu'il reste deux litres et demi de carburant dans le réservoir gauche et vingt-six litres dans le réservoir droit.

Le pilote explique qu'il avait tenu compte de la consommation déduite à partir du carnet de route corrélée avec l'indication des jauges. Il pensait disposer de cinquante litres répartis également dans les deux réservoirs.

La consommation horaire retenue par le club est de vingt-cinq litres par heure. Environ douze litres ont été consommés dans le réservoir gauche lors du vol entre Lasbordes et Gaillac. Le pilote n'a pas utilisé le carburant contenu dans le réservoir droit. Le manuel de vol indique que la quantité inutilisable est de deux litres par réservoir en vol horizontal.

La quantité de carburant disponible ne peut être évaluée qu'à partir des jauges et de la consommation estimée à partir du carnet de route. Cette dernière est obtenue à partir des relevés du tachymètre, l'avion n'étant pas équipé d'horamètre (voir l'étude "*Pannes d'essence*" publiée par le BEA en 2001). La vérification visuelle n'est possible que lorsque les réservoirs sont pleins.

La hauteur à laquelle se trouvait l'avion au moment du désamorçage était insuffisante pour permettre le redémarrage du moteur après la sélection du réservoir droit.

La prise de carburant du réservoir se trouve à l'avant de celui-ci. Dans ce cas, la quantité de carburant inutilisable du fait de l'assiette de montée était supérieure à deux litres et l'erreur commise sur l'estimation de la quantité présente dans chacun des réservoirs devait avoisiner dix litres.

