

INCIDENT

2 juillet 2006 - avion immatriculé F-GCOX

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	analyse erronée des conditions du vol.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion EADS SOCATA TB 9 « Tampico ».

Date et heure : dimanche 2 juillet 2006 à 10 h 45.

Exploitant : club.

Lieu : Oyeu (38), 6 NM dans le nord est de l'aérodrome de Grenoble Saint-Geoirs (38).

Nature du vol : baptême de l'air.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience : pilote, 69 ans, PPL(A) de 1963, 576 heures de vol dont 23 sur type et deux dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'incident : vent faible de secteur nord, CAVOK, température 30 °C, QNH 1017 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote décolle de l'aérodrome de Grenoble Saint-Geoirs (38) pour un baptême de l'air avec des amis vers le lac d'Aiguebelette (73) situé à 24 NM dans le nord-est de l'aérodrome. Le pilote explique que sur le trajet aller, il sélectionne le réservoir droit pour équilibrer les quantités de carburant. Le moteur a des ratés. Le pilote sélectionne à nouveau le réservoir gauche et fait demi-tour. Il contacte la tour de contrôle pour un atterrissage en piste 09. Le contrôleur lui propose d'atterrir en piste 27, plus directe. Il refuse. A proximité du point NE de l'aérodrome, après environ vingt minutes de vol, constatant que l'indication du jaugeur du réservoir gauche indique que celui-ci est vide, le pilote sélectionne à nouveau le réservoir droit. Une minute après, le moteur ne délivre plus de puissance. Le pilote signale au contrôleur son intention d'atterrir en urgence. Il atterrit dans un champ de maïs et s'arrête après cinquante mètres, sans dommage.

L'examen de l'avion montre que les réservoirs de carburant sont vides. Les indications des jaugeurs de carburant sont à zéro.

Le pilote n'a pas consulté le carnet de route. Il a effectué la visite pré-vol sur un parking légèrement incliné. Il explique qu'il a observé les indications des jaugeurs de carburant et qu'il a ouvert les deux orifices de remplissage des

La durée du vol aller – retour est d'environ quarante minutes étant donné les performances de l'avion.

réservoirs puis secoué les ailes, pour apprécier la quantité de carburant. Il a alors évalué l'autonomie à une heure, pour une durée totale de vol estimée à trente minutes.

La documentation mise à la disposition des pilotes indique une autonomie de quatre heures trente minutes à une puissance de 65 % et quatre heures à une puissance de 75 %. Le carnet de route de l'avion mentionne qu'un plein a été effectué avant le dernier vol qui a duré 3 h 27 min. Ce vol s'est déroulé dans le massif du Mont Blanc à haute altitude en utilisant la puissance maximale du moteur.

Le matin du jour de l'incident, un autre pilote a déterminé qu'il restait trente minutes d'autonomie à partir des indications du carnet de route ; la soute automatique étant fermée jusqu'au 6 juillet et le contact avec le camion avitailleur infructueux, il a décidé d'annuler son vol.