

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GIRJ

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	préparation du vol insuffisante, gestion du carburant inadaptée et obstination à ne pas interrompre le vol.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Piper PA 18 "Super Cub".
Date et heure :	dimanche 14 septembre 2003 à 18 h 02.
Exploitant :	privé.
Lieu :	Saint-Faust (64).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 57 ans, PPL de 1977, 620 heures de vol dont 39 sur type et 15 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	vent estimé au sol 060° / 06 à 12 kt, vent entre 1 000 et 3 000 pieds : 090°/ 15 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 6 000 pieds, QNH 1 020 hPa.

Circonstances

A 10 h 30 le pilote décolle de l'aérodrome Pau (64) afin d'assister à une réunion de pilotes à Pamiers (09). La durée du vol est de 1 h 35 min. Vers 16 h 50 il décolle pour le retour vers Pau. Après environ soixante-dix minutes de vol à une altitude de trois mille pieds environ, il descend vers le point d'entrée "Sierra" de la CTR de Pau (64) et il constate une diminution de la puissance du moteur. Il signale ses ennuis au contrôleur de l'aérodrome de Pau et l'informe qu'il envisage d'atterrir en campagne. Un pilote instructeur en vol dans la zone à ce moment le guide vers un site adapté à un atterrissage. Le moteur retrouvant de la puissance, le pilote atterrit six minutes plus tard dans une prairie légèrement en pente située à environ six kilomètres de l'aérodrome.

L'examen de l'avion montre qu'il reste neuf litres de carburant dans le réservoir. Ce dernier n'est pas cloisonné. La prise d'alimentation d'essence vers le carburateur est située à l'arrière du réservoir.

Le pilote explique que le régime du moteur diminuait lorsqu'il affichait une assiette à piquer et qu'il augmentait avec une assiette à cabrer.

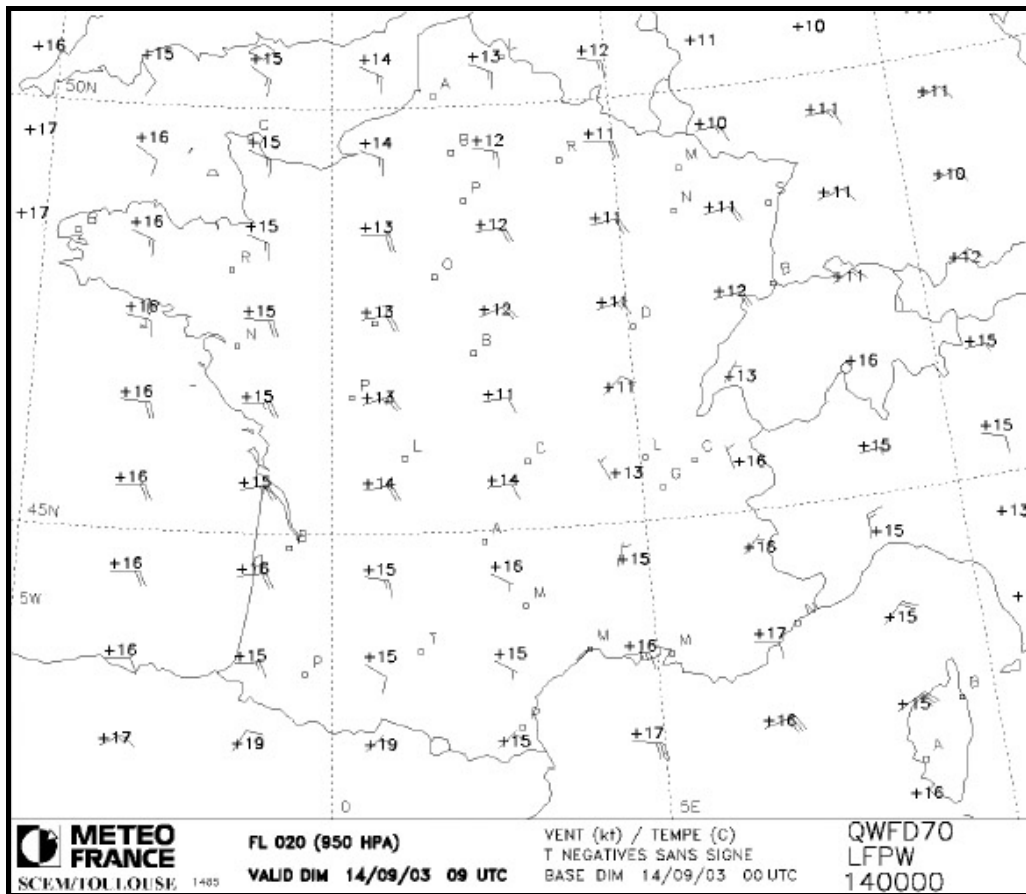
Il n'avait pas pris de renseignements météorologiques avant les vols. Il a effectué le trajet entre les aérodromes de Pau et de Pamiers distants de 95 NM à la vitesse indiquée de 70 nœuds.

Avant le décollage de Pau, il avait constaté que le réservoir était plein. A Pamiers, avant le vol retour, il a estimé, en tenant compte de l'indication de la jauge (constituée d'une bille dans un tuyau), qu'il disposait d'une quantité d'essence supérieure à la moitié de la contenance du réservoir. Il avait envisagé d'avitailier à Saint-Gaudens ou à Tarbes si nécessaire. Il pensait que la totalité du carburant présent dans le réservoir était utilisable. Il se basait sur une consommation de 22 à 23 litres par heure.

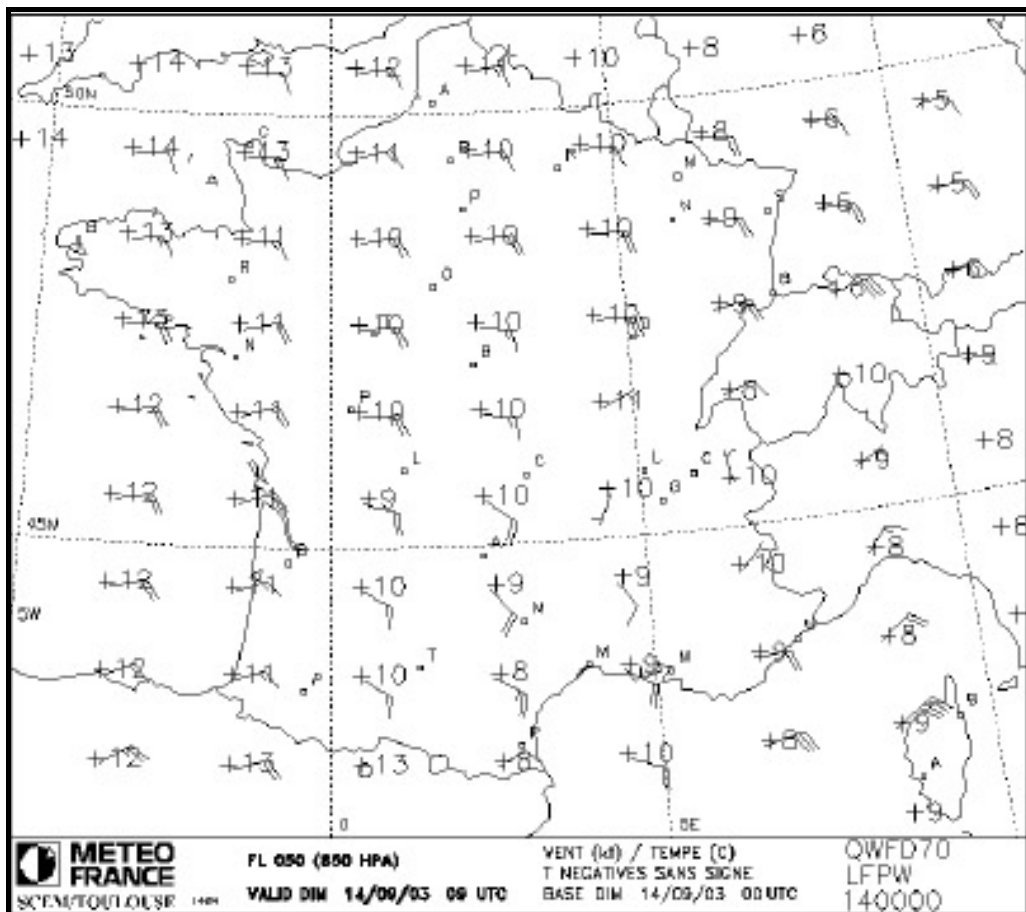
Il ajoute qu'il a pas jugé utile d'ajouter du carburant avant son départ de Pamiers.

Le manuel de vol précise que la contenance du réservoir est de 72 litres dont 7 inutilisables et que la consommation horaire de carburant est de 20 litres.

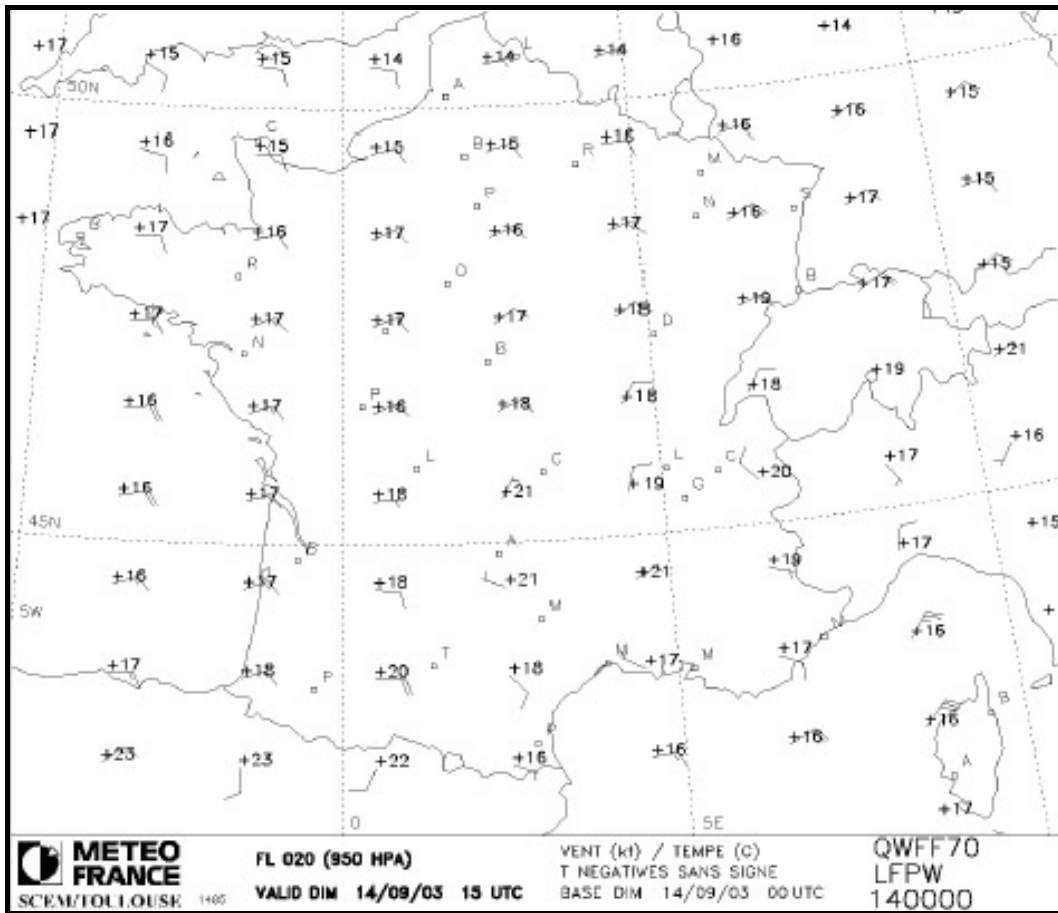
Ndlr : Les informations relevées sur le carnet de route n'ont pas permis d'effectuer un calcul précis de la consommation horaire moyenne de l'avion.



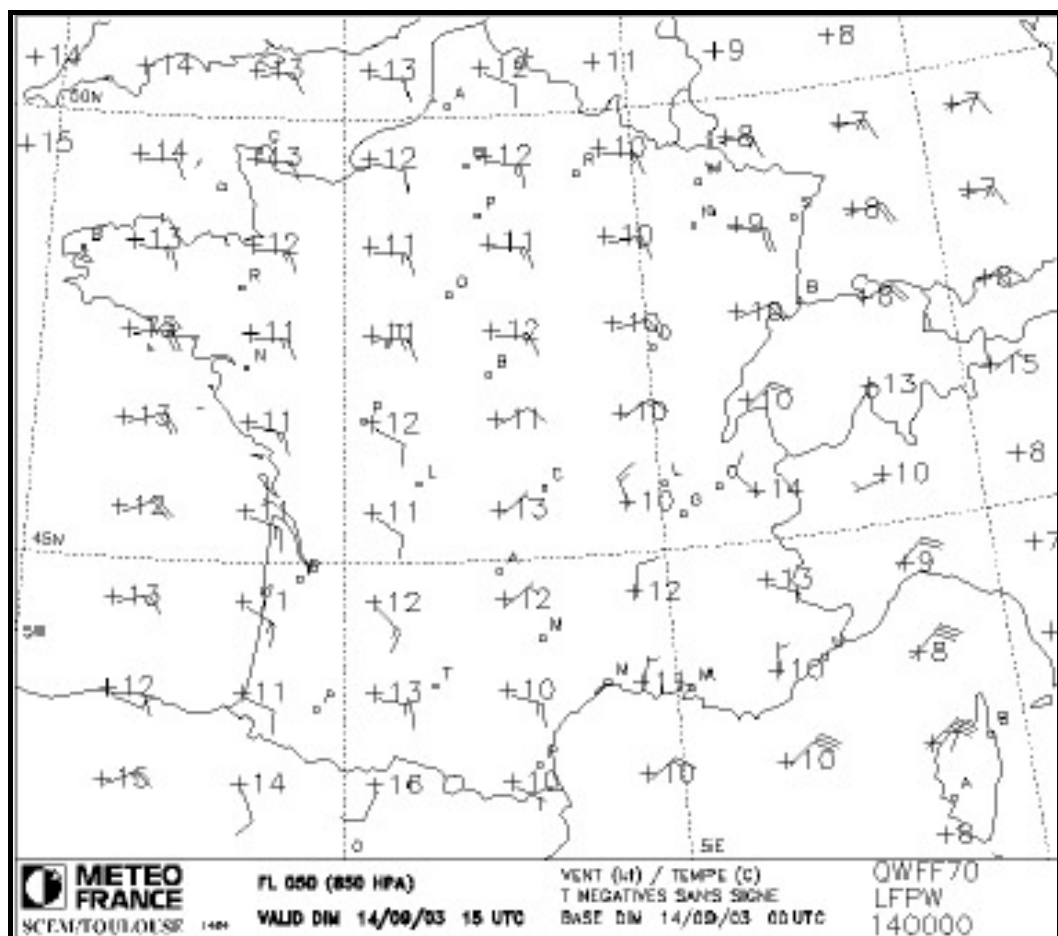
carte des vents de 09 h 00 UTC (FL 20)



carte des vents de 09 h 00 UTC (FL 50)



carte des vents de 15 h 00 UTC (FL 20)



carte des vents de 15 h 00 UTC (FL 50)