

Incidents

et accidents

— Qu'est-ce que tu vas faire papa ?

Frédéric ne réfléchit pas longtemps.

— Je vais l'empêcher d'aller...

Encore une panne de carburant...

Le pilote décolle d'un aérodrome privé avec un ami, pour un vol local, à bord d'un Piper PA 18 -150 "Super Cub". Agé de 56 ans, PPL de 1971, il totalise 1 150 heures de vol, dont 27 h 30 dans les trois derniers mois et 20 h 30 sur le type d'avion



concerné. Après une quinzaine de minutes de vol et de retour vers l'aérodrome (La Houblonnière, Calvados), il descend à une hauteur de 500 pieds. Le moteur a des ratés, puis s'arrête. Le pilote atterrit immédiatement en campagne. Il adopte volontairement une vitesse lente pour assurer un atterrissage très court.

L'aéronef décroche vers cinq mètres de hauteur et embarque vers la gauche. Le pilote ne peut éviter une haie. L'avion s'immobilise dans les broussailles. Le passa-

ger est blessé, l'avion, fortement endommagé.

L'examen de l'épave montre que le réservoir droit est vide, alors que le gauche est rempli aux trois quarts. L'avion, de conception ancienne, dispose d'un réservoir dans chaque aile. Les jaugeurs, constitués de tubes transparents, sont installés le long de l'emplanture des ailes. Le sélecteur de réservoir, à trois positions, aile droite, aile gauche, arrêt, est en cabine.

Le pilote volait généralement sur un avion de même type,

mais dont le circuit carburant avait été modifié : il permettait en effet d'alimenter simultanément le moteur par les deux réservoirs. Le pilote explique qu'il n'a pas suivi la consommation sur le réservoir sélectionné, et qu'il a omis d'utiliser le réservoir plein...

Commentaire de l'instructeur

La force de l'habitude constitue l'un des facteurs que l'on retrouve souvent comme causes d'accidents...