



E

Sueur dans le cockpit

La panne d'essence est impardonnable. Ceux qui posent un avion « aux vaches » ressortent de la commission de discipline sans licence pour longtemps. Un pilote raconte une erreur honteuse.

PAR EDOUARD M.
ILLUSTRATION A & P

J'entends souvent dire que les pilotes survivent à leur formation. C'est exagéré, mais il arrive que nous fassions des erreurs quant à la gestion d'un vol, et ce malgré une expérience récente, les heures de vol accumulées et les bons conseils donnés par nos pairs. Pour les pilotes, la catastrophe survient quelquefois parce que l'on a pris la mauvaise décision avant d'entreprendre le vol. Elle nous amène droit sur les lieux du crash ou elle nous en fait nous en approcher de si près que c'est insupportable rétrospectivement.

C'est l'été, je viens de passer en famille trois semaines de vacances sur un terrain de vol à voile des Alpes du Sud. Pendant la majorité du temps, notre avion est resté bâché, ne s'ébrouant que pour un seul court vol local, nous avons passé notre temps dans le cockpit d'un planeur. Nos quatre enfants sont avec nous, mais nous ne pouvons jamais voyager tous ensemble, faute de place dans notre Cessna 172. Je pense bien sûr à acheter un jour un Centurion ou peut-être

un Cherokee Six mais l'idée de me séparer de ce premier avion m'en empêche à chaque occasion qui se présente. En plus, nos enfants mènent généralement leur propre vie, ils vont poursuivre leurs vacances dans la famille sans nous car nous devons rejoindre Paris et le bureau.

Le jour du départ, Rose, ma femme, et moi préparons soigneusement l'avion pour le départ et chargeons les bagages. Il est plein à craquer car les enfants sont partis de leur côté avec chacun un baluchon minimaliste. Nous ne sommes pas à la masse maxi mais notre Cessna est de ce fait quand même bien chargé.

Nous sommes au cœur des montagnes, à plus de 3000 ft d'élévation. Ayant volé l'année précédente aux USA et en montagne, j'ai été sensibilisé par mon loueur à l'altitude densité. Aussi, en faisant mes calculs, je comprends que le moteur sera loin de donner sa pleine puissance au décollage. Aux conditions du jour, l'altitude densité est supérieure à 6000 ft. De plus, la piste est en légère montée. Mon moteur va me sembler poussif, les performances habituelles du Cessna 172, que je trouve généralement suffisantes, seront forcément

très dégradées, d'autant plus que la brise habituelle est absente.

Je n'ai pas fait les pleins en arrivant, ni pendant les vacances. Sur les 212 litres que nous pouvons embarquer, il en reste plus de la moitié car le vent, très favorable à l'aller, nous a permis de descendre très vite en consommant très peu. Bon, je sais, tout est relatif mais avec un avion relativement lent comme mon C172, 20 ou 30 kt de vent arrière sont vraiment une bénédiction !

Après nous être concertés, nous décidons, parce que cela s'impose, de décoller sans ajouter de carburant et, bien sûr, de ravitailler une fois que nous aurons quitté la vallée. Nous jouons donc la carte de la prudence, ayant à l'esprit un événement funeste dans un passé récent au décollage du même terrain, dans des conditions similaires. Un avion, trop chargé car rempli à ras bord d'essence, n'a pas réussi à prendre de l'altitude après un décollage à l'arraché et a fini par percuter une paroi rocheuse, ce qui a été fatal à son équipage.

Comme prévu, notre décollage se passe sans encombre et nous ressentons tous les deux qu'effectivement, nous sommes loin des performances

habituelles : comme c'est moi qui contrôlais la situation, je n'ai pas été inquiet du temps mais Rose a trouvé la piste courte et le vario qui a suivi notre décollage était inhabituellement faible. Un moment tendu que connaissent parfois les pilotes, vous savez, quand on se dit qu'on n'a pas intérêt à éternuer ou cela risque d'être la catastrophe !

Finalement, tout rentre dans l'ordre, nous grimpons lentement et sûrement le long des reliefs et, bientôt, nous sommes en contact radio avec l'aérodrome de Gap où nous avons l'intention de faire escale pour remplir les réservoirs.

Circulez, fallait prévoir !

Mais dès que nous indiquons notre terrain de départ, proche de Gap, j'apprends qu'il n'y a pas d'essence disponible pour nous. Pénurie estivale, l'essence est réservée à ceux qui en ont réellement besoin. Notre cas n'est pas jugé critique sinon nous ne serions pas en l'air vers Toussus, pas vrai ! C'est un point de vue que je ne partage bien sûr pas mais il n'est pas question de le discuter. Pas sympa mais merci quand même, les copains !

En fait, cela ne m'inquiète pas plus que cela et nous mettons alors cap au nord dans la bonne humeur, étant persuadés que nous allons trouver facilement de l'essence sur l'un des nombreux aérodromes qui jouxtent notre route. C'est vrai, en France, il y a des aérodromes partout. On a forcément le choix : Grenoble ? Trop près de Gap, trop grand, trop de temps perdu. Une escale sur un grand terrain, c'est chronophage et cela fait parfois très mal au portefeuille. Lyon-Bron ? Encore plus long et compliqué d'accès. Bref, au bout d'une heure de vol, nous sommes toujours bredouilles : nous avons pris contact avec les terrains secondaires où des avions basés tournaient dans le circuit d'aérodrome et partout nous avons reçu la même réponse : « *Nous n'avons plus d'essence* » ou « *On ne peut ravitailler que les avions basés* ».

La pénurie se confirme. Je ne suis toujours pas inquiet mais, en pilote prévoyant, j'ai affiché les paramètres de croisière économique, mixturé au petit poil mon moteur et choisi l'altitude favorable. Petit à petit, la tension commence à monter un peu dans le cockpit car Rose partage mon sentiment : la pénurie

en 100LL que nous pensions très localisée est, en fait, plus généralisée que nous pouvions l'imaginer, ce qui était impensable, en tout cas aucun NOTAM ne signalait aucune pénurie.

Pour l'heure, pas de regrets à avoir : nous avons évité la région lyonnaise tout en tirant au plus court afin de rester sur une route la plus directe possible et éviter de devoir descendre à une altitude où notre consommation aurait été plus importante et aussi les éventuels détours qu'aurait pu exiger le contrôle. En plus, et c'est un facteur qui compte dans notre prise de décision, le vent n'est pas défavorable comme mon dossier météo le laissait penser, il est neutre à en croire notre vitesse sol. Au bout d'une heure et demie de vol, nous passons St Yan et toujours pas d'essence. Certains terrains, où nous entendons à la radio des avions tourner, ne se donnent pas la peine de répondre à nos appels répétés. Et nous continuons encore et toujours...

Et voilà, une des ailes a été totalement asséchée en premier, comme je le fais généralement quand je dois être certain de l'essence qui me reste. Je sais que je ne peux plus désormais que compter que sur ce qui nous reste dans l'autre aile. L'ambiance à bord est de ce fait nettement plus tendue, un malaise s'est installé, Rose tapote la jauge comme si cette dernière était coincée et allait soudainement indiquer que tout va pour le mieux. Mais, il faut s'y faire, mes calculs sont sans appel.

Je peux vous vendre 60 litres au grand maximum

Curieusement, à aucun moment nous ne songeons encore à effectuer un atterrissage de précaution quelque part, quitte à rentrer en train et à revenir chercher l'avion le week-end suivant. Rose refait mes calculs de consommation/distance/vitesse pour être sûre que j'ai choisi le meilleur régime de croisière. Et nous les recommençons ensemble quelques minutes après. Cela va être juste, très juste...

Nous finissons par nous poser à St Denis de l'Hôtel où un pilote qui venait d'atterrir, membre du conseil d'administration de l'aéro-club, nous a promis sur la fréquence qu'il allait nous fournir suffisamment d'Avgas pour rentrer à Toussus en sécurité. Jouant presque le jeu, je n'ai donc

ajouté « que » 60 litres dans nos ailes, ce qui nous permet de couvrir très largement les trente minutes de vol qu'ils nous restent.

À Toussus, l'essence est disponible à satiété et, une fois posés, nous refaisons les pleins complets, juste pour voir. Et je découvre avec horreur que, en tenant compte des 60 litres de St Denis, il nous restait moins de dix litres à bord lorsque nous nous sommes posés là-bas. Vous imaginez notre frousse rétrospective et, bien sûr, ma honte car j'étais CdB sur ce vol.

Avec le recul, Rose et moi avons tiré les enseignements de ce vol farfelu et compris ce qui s'était passé.

Après trois semaines d'isolement dans les Alpes, nous n'avions pas suivi les actualités politiques et aéronautiques. Nous ignorions tout de cette pénurie de carburant qui avait commencé à sévir dans les premiers jours de notre séjour. De ce fait, si nous avons bien mesuré les dangers d'un décollage à forte masse en montagne, sans vent de face et avec une altitude densité forte, nous n'avons jamais pensé que nous aurions du mal à trouver du carburant un dimanche d'août en France. C'était une première, totalement inimaginable. Mais ce n'est pas une excuse, bien sûr.

En fait, malgré notre expérience commune, au moins un millier d'heures de vol à nous deux, dont la majorité en voyage, nous avons vécu un cas de fixation sur l'objectif initial : arriver à Toussus. À aucun moment nous n'avons envisagé de nous poser nulle part, sauf pour refueler. Il a fallu que notre dernière jauge flirte avec zéro pour prendre la décision de nous poser à St Denis quoiqu'il arrive.

Avec ce qui nous restait dans le dernier réservoir, nous avons couru le risque de la panne sèche dans le circuit d'aérodrome en tournant en base. L'inclinaison d'un virage aurait pu suffire à un désamorçage...

Et nous avons pulvérisé la réglementation VFR sur les réserves de carburant. C'est pour cela que, en tenant compte de notre expérience, je parle de honte. Je pensais inconsciemment que notre expérience et la connaissance parfaite de notre avion nous mettaient à l'abri de tout accident... Nous sommes donc redescendus sur terre, même si nous nous sommes posés bien trop tard ! ✈