



## Rapport Sommaire

Concernant le présent incident grave, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance du 17 décembre 2014 sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT), état le 1<sup>er</sup> février 2015 (RS 742.161). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

<b>Type d'aéronef</b>	C-180 H	N8SQ	
<b>Exploitant</b>	Alpine Sky service Inc., Las Vegas, USA		
<b>Propriétaire</b>	Alpine Sky service Inc., Las Vegas, USA		
<b>Pilote</b>	Citoyen suisse, année de naissance 1969		
<b>Licence</b>	de pilote professionnel d'avions ( <i>Commercial Pilot Licence Aeroplane – CPL(A)</i> ) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne ( <i>European Aviation Safety Agency – EASA</i> ), établie par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)		
<b>Heures de vol</b>	<b>total</b> 1400 h	<b>au cours des 90 derniers jours</b> 30 h	
	<b>sur le type en cause</b> 300 h	<b>au cours des 90 derniers jours</b> 30 h	
<b>Lieu</b>	Le Chenit, Vallée de Joux		
<b>Cordonnées</b>	497520 / 121640 ( <i>Swiss Grid</i> 1903) N 46°238' 33" / E 006° 110' 02" (WGS <sup>1</sup> 84)	<b>Altitude</b> 1006 m/M	
<b>Date et heure</b>	3 septembre 2018, 18 h 05 (LT = UTC + 2 h)		
<b>Type d'exploitation</b>	Privé		
<b>Règles de vol</b>	Règles de vol à vue ( <i>Visual Flight Rules – VFR</i> )		
<b>Lieu de départ</b>	La Côte (LSGP)		
<b>Destination</b>	La Côte (LSGP)		
<b>Phase de vol</b>	Croisière		
<b>Nature de l'incident grave</b>	Perte de puissance suivie d'un atterrissage de précaution		
<b>Personnes blessées</b>	<b>Membres d'équipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres personnes</b>
Légèrement blessé	--	--	--
Pas blessés	1	1	sans objet
<b>Dommmages à l'aéronef</b>	aucun		
<b>Autres dommages</b>	aucun		

<sup>1</sup> WGS: *World Geodetic System*, système géodésique mondial

## Renseignements de base

### Déroulement de l'incident grave

Au cours d'un vol local, le pilote constate une perte de puissance du moteur lors d'un virage standard à gauche à la verticale du lac de Joux à une altitude d'environ 4500 ft QNH<sup>2</sup>. Il applique la procédure prévue en cas de panne moteur et procède à un atterrissage en campagne dans un champ en montée après avoir envoyé un message de détresse sur la fréquence de Genève Information.

### Constatations

Une fois au sol, le pilote constate que l'avion ne présente aucun dégât et que le niveau du carburant est très bas. Il procède à un redémarrage du moteur avec succès.

### Analyse

S'agissant d'un avion à train classique antique, les jauges de carburant sont très imprécises et l'estimation visuelle de la quantité de carburant au sol n'est pas aisée. De ce fait, le propriétaire a fait installer un totalisateur de carburant qui a été manipulé de façon erronée lors du dernier remplissage des réservoirs par un autre pilote. En effet, la quantité de carburant dans le totalisateur a été introduite en gallons alors qu'il s'agissait de litres.

### Conclusions

Après un ajout de carburant le jour suivant et le blocage des routes et chemins environnants par la police, l'avion a pu décoller sans encombre du champ pour rejoindre son aérodrome de stationnement.

Pour cette raison, le SESE renonce à des mesures d'enquête supplémentaires et conclut l'enquête avec ce rapport sommaire conformément à l'art. 46 OEIT.

Berne, 10 décembre 2019

Service suisse d'enquête de sécurité

---

<sup>2</sup> QNH: pression réduite au niveau de la mer, calculée selon l'atmosphère standard de l'OACI