

ACCIDENT**survenu à l'avion immatriculé F-GFMU**

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	surconsommation de carburant non identifiée par l'exploitant, absence de vérification visuelle précise du niveau de carburant avant le vol.

Conséquences et dommages :	train avant, capot moteur et bord d'attaque gauche endommagés.
Aéronef :	avion Cessna F 172 H.
Date et heure :	dimanche 18 juin 2000 à 11 h 00.
Exploitant :	club.
Lieu :	Ouroux-en-Morvan (58).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 1.
Titres et expérience :	pilote, 43 ans, TT de 1989, 222 heures de vol dont 16 sur type et 3 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent 140° / 06 à 12 kt, CAVOK.

Circonstances

Le pilote entreprend un vol Autun-Saulieu-Autun. Il estime la durée de ce voyage à quarante-cinq minutes. Après le passage à la verticale de Saulieu, considérant que son autonomie est encore suffisante, il replanifie son vol et décide de survoler successivement les aérodromes d'Avallon et de Clamecy. Ce changement d'itinéraire porte la durée totale du vol à une heure. Alors qu'il se rapproche d'Autun, après environ quarante-cinq minutes de vol, le pilote perçoit des ratés moteur. Il analyse ces anomalies comme signes précurseurs d'une panne d'essence. Il décide donc d'atterrir en campagne. Au cours du roulement à l'atterrissage, le train avant pénètre dans une ornière et se rompt.

Au sol, les réservoirs sont trouvés vides. La valeur de l'horomètre indique un temps de quarante-huit minutes de fonctionnement, compté à partir du relevé du vol précédent.

Le pilote explique qu'il a estimé l'autonomie de l'avion avant le vol à une heure et demie. Il s'est basé sur la consommation moyenne de trente litres par heure retenue par l'exploitant et a confronté les indications des jauges des réservoirs avec les informations d'avitaillement et les durées de vol notées sur le carnet de route. L'examen visuel du niveau de carburant n'a pas été effectué.

(suite page suivante)

En croisière, à 75% de la puissance, le manuel de vol de l'aéronef indique une consommation de trente-deux litres par heure à 2500 pieds, et de trente litres par heure à 5000 pieds. Les heures de vol portées sur le carnet de route sont calculées à partir des indications de l'horomètre. La consommation moyenne évaluée à partir des indications du carnet de route pour les vingt dernières heures est supérieure à trente-sept litres par heure. Avec cette consommation effective, l'autonomie calculée avant le vol est au maximum de quarante-quatre minutes.

Au cours des quinze jours précédant l'accident, trois avitaillements de plus de 200 litres ont été effectués sur l'aéronef, pour une quantité totale de carburant utilisable de 227 litres.