

ACCIDENT
survenu à l'avion immatriculé F-GJCO

Événement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	préparation du vol erronée et non ajustement de la richesse en croisière.

Conséquences et dommages :	aéronef endommagé.
Aéronef :	avion Reims Aviation F 152 Conforme.
Date et heure :	mardi 18 mai 1999 à 13 h 45.
Exploitant :	club.
Lieu :	Pissos (40).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 43 ans, TT de 1993, 151 heures de vol dont 31 sur type et 9 dans les trois mois précédents.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'accident : vent sud-sud-est 6 à 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, BKN à 2500 pieds, localement orageux . La carte des vents au FL 50 indique en possession du pilote un vent moyen de 15 kt de secteur sud sur le trajet.

Circonstances

Le pilote décolle à 10 h 20 de Toussus-le-Noble à destination de Mimizan. A environ 15NM de sa destination, il perçoit une baisse de puissance suivie de ratés moteur. Il décide de se poser dans un champ. Le moteur tourne encore à l'atterrissage. La roue du train avant s'enfonce dans le sol meuble et l'avion passe sur le dos.

Le réservoir de l'aile gauche de l'avion est retrouvé vide, le droit contient quelques litres. L'horomètre indique un temps de fonctionnement de 3 h 30 depuis la mise en route.

Le manuel de vol de l'avion donne les informations suivantes :

- capacité totale des réservoirs 98 l, carburant utilisable 93 l,
- consommation 23 l/h pour une vitesse de 100 kt, à 4000 ft à 2450 tr/mn, avec une température standard. Pour obtenir cette consommation, un mélange appauvri est recommandé.

Le pilote explique qu'il a préparé son vol en tenant compte d'une consommation de 23 l/h. Le délestage calculé pour une distance de 318 NM est de 73 l, pour un temps de vol de 3 h 11. Il a ajouté à cette quantité 10% du délestage soit 7 l, ainsi qu'une réserve supplémentaire de 20 minutes de vol, soit 7,59 l selon son plan de vol. En tenant compte d'un forfait de 5 l pour le roulage, le pilote avait retenu une quantité de carburant minimum réglementaire de 92,59 l.

La majeure partie du vol s'est déroulée au FL 45 .Le pilote indique avoir volé tout le temps à un régime de croisière de 2500 tr/mn et sans appauvrir. Il n'était donc pas au régime optimum et le mélange trop riche a entraîné une surconsommation.