

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GBFL

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	contrôle croisé entre l'examen visuel des réservoirs et les indications du carnet de route non effectué, renseignements erronés portés sur le carnet de route.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Reims Aviation F 152.
Date et heure :	jeudi 4 octobre 2001 à 18 h 50.
Exploitant :	club.
Lieu :	Escatalens (82).
Nature du vol :	instruction.
Personnes à bord :	instructeur + élève.
Titres et expérience :	- instructeur, 53 ans, PPL de 1980, IATT de 1995, 730 heures de vol dont 150 en instruction et 10 h dans les trois mois précédents. - pilote stagiaire, 18 ans, 35 heures de vol en double commande, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	estimées sur le site de l'accident : vent calme, visibilité supérieure à 10 kilomètres, température 20 °C, QNH 1014 hPa.

Circonstances

L'avion décolle vers 17 heures pour un entraînement à la navigation Agen / Albi / Castres / Agen. La distance à parcourir est d'environ deux cents milles nautiques. Après un posé-décollé à Albi et à Castres, les pilotes reviennent vers Agen. Après une heure et quarante cinq minutes de vol, à environ trente nautiques de l'aérodrome d'Agen, le moteur s'arrête. L'instructeur reprend les commandes et atterrit en campagne.

Les réservoirs sont trouvés vides.

Au moment de l'incident l'avion totalisait environ quatre heures et vingt minutes de vol depuis le précédent avitaillement. La quantité de carburant utilisable est de 142 litres. La consommation retenue par le club est de 24 litres par heure. Le 2 octobre, date du dernier avitaillement, cinquante litres de carburant avaient été ajoutés.

Sur le carnet de route la mention "plein complet" apparaît, alors que l'avion avait effectué quatre heures de vol depuis l'avitaillement précédent. Le dernier avitaillement réalisé avant l'incident n'était donc pas un plein complet.

Lors de la visite pré-vol, l'examen visuel des réservoirs n'a pas été effectué. De plus les temps de vol étaient comptés en utilisant le totalisateur intégré au tachymètre. Or les indications de ce totalisateur sont directement liées au nombre de tours effectués par le moteur et réglées pour être justes à un régime particulier. Elles ne reflètent donc pas exactement le temps effectif de vol mais en général les minorent (*voir l'étude sur les pannes d'essence en aviation générale parue dans le Bulletin d'Information sur les Accidents et Incidents en Aviation Générale, édition de juillet 2001*).