

## ***INCIDENT***

### ***survenu à l'avion immatriculé F-GBQD***

<b>Evénement :</b>	quasi panne d'essence à l'arrivée à destination.
<b>Causes identifiées :</b>	préparation du vol insuffisante, estimation erronée de la quantité de carburant consommée pendant une étape, contrôle insuffisant de la consommation lors d'une étape (biais de confirmation).
<b>Cause probable :</b>	obstination à poursuivre le vol.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aucun.
<b>Aéronef :</b>	avion Reims Aviation F 152.
<b>Date et heure :</b>	dimanche 14 septembre 2003 à 18 h 29.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	AD Pontoise (95).
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 1.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 54 ans, PPL de 1984, 388 heures de vol dont 10 h 30 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	vent 080° / 11 kt, CAVOK, température 21 °C QNH 1027 hPa.

### **Circonstances**

En provenance de l'aérodrome de Brest (29) via Quimper (29) à une altitude de 3 500 pieds, le pilote contacte l'approche de l'aérodrome de Pontoise. Le contrôleur lui demande de descendre vers 2 500 pieds. Le pilote constate des variations de régime du moteur pendant la descente. Il informe le contrôleur de ce problème et qu'il prévoit d'atterrir en campagne. Il remarque que le moteur s'étouffe aux régimes supérieurs à 2 000 tours par minute. Il parvient à stabiliser la vitesse vers soixante-quinze nœuds en limitant le régime du moteur. Quelques minutes plus tard, il atterrit sur la piste 05 de l'aérodrome de Pontoise 3 h 22 minutes après le début du roulage à Quimper.

Il reste trois litres d'essence dans les réservoirs.

La capacité totale des réservoirs est de 147 litres dont 6 inutilisables.

Le pilote explique que la veille, au départ de Pontoise à destination de Brest, il met en route après avoir constaté à l'aide d'une pipette que la quantité de carburant utilisable est de 94 litres utilisables permettant 3 heures 45 minutes d'autonomie sur la base d'une consommation moyenne de 25 litres par heure. Il effectue l'étape en 2 h 45 min au niveau de vol 45, avec un régime moteur de 2 450 tours par minute et la mixture sur "plein riche".

Arrivé à Brest il ajoute 70 litres de carburant et constate à l'aide de la pipette qu'il dispose de 100 litres utilisables et en déduit une autonomie de quatre heures. Le temps du roulage entre la station d'essence et le poste de stationnement est estimé par le pilote à environ trois minutes.

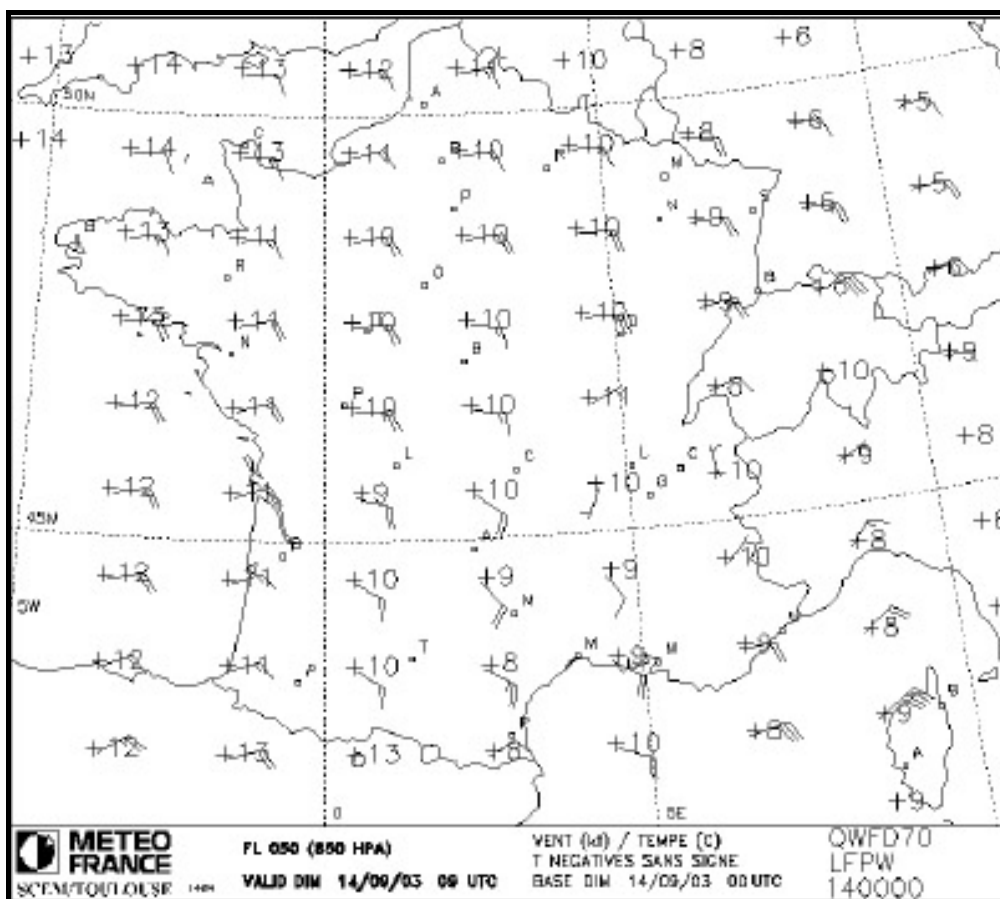
Le jour de l'événement il effectue le trajet Brest - Quimper en 33 minutes (du début de roulage à Brest à l'arrivée au parking à Quimper).

A Quimper, à l'aide de la pipette, il note qu'il dispose d'une quantité de 90 litres d'essence utilisables, soit une autonomie de 3 heures 36 minutes en prenant en compte la même consommation moyenne. Il est étonné par la faible quantité de carburant consommée (10 litres correspondant à une consommation de 16,7 l / h) constatée à l'aide de la pipette lors de cette étape de 36 minutes mais pense alors qu'il a sous-estimé la quantité de carburant disponible avant son départ de Brest.

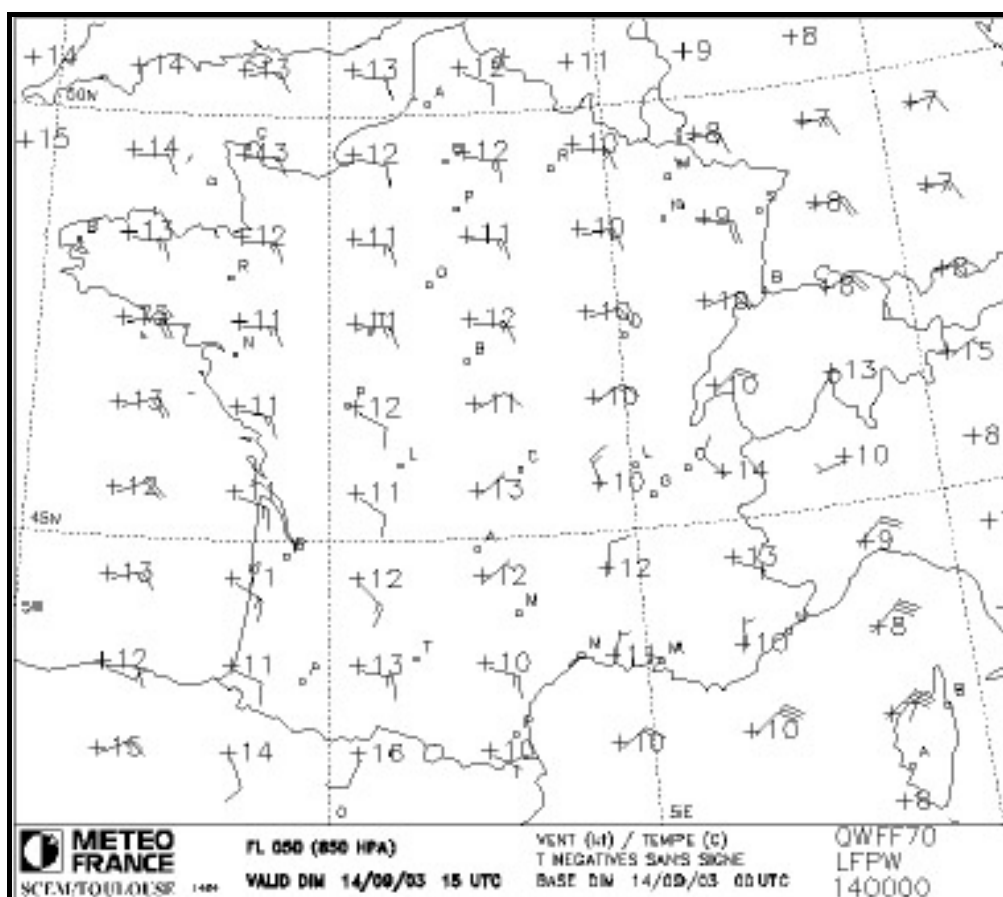
Au départ de Quimper pour Pontoise il estime un temps de vol sans vent de 2 heures et 30 minutes. Il choisit de monter au niveau de vol 55. Il effectue la croisière avec un régime moteur de 2 450 tours par minute et la mixture sur "plein riche". Il se rend compte qu'il subit un vent de face qui augmente son temps estimé de vol sans vent de 10 % à 20 % soit un peu plus de trois heures de vol.

Le pilote ajoute qu'à son départ de Brest, les conditions météorologiques étant "CAVOK et le vent au sol très faible", il est parti pour Pontoise via Quimper sans ressentir le besoin de prendre des renseignements météorologiques détaillés.

Ndlr : Les informations relevées sur le carnet de route n'ont pas permis d'effectuer un calcul précis de la consommation horaire moyenne de l'avion.



carte des vents de 09 h 00 (FL 50)



carte des vents de 15 h 00 (FL 50)