

RAPPORT

Accident survenu le 28 mai 2006 à l'avion immatriculé F-GLDK

Événement :	panne d'essence*, atterrissage forcé en campagne.
Cause identifiée :	prise en compte d'une information inadaptée à l'avion utilisé.
Facteur contributif :	alarme d'indication de bas niveau de carburant défectueuse.

* L'étude « Pannes d'essence en aviation générale » publiée en 2001 est disponible sur le site internet du BEA.

Conséquences et dommages :	aile et hélice endommagées.
Aéronef :	avion Robin DR 400-140 B doté d'un réservoir principal de 110 litres, fabriqué en 1991, 6 867 heures de vol.
Date et heure :	dimanche 28 mai 2006 à 20 h 20.
Exploitant :	société de location.
Lieu :	Saint-Léger-sur-Roanne (42), à 1,6 km du seuil de piste 02 de l'aérodrome de Roanne.
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote + 3.
Titres et expérience :	pilote, 25 ans, PPL (A) de 2004, 115 heures de vol dont 14 sur type, 10 h dans les trois mois précédents, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	AD Roanne : vent 010° / 08 kt, CAVOK, température 18 °C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote, accompagné de trois passagers et leurs bagages, décolle de La Mole (83) à destination de Moulins (03). Il explique qu'il monte au FL 65 jusqu'au lac de Sainte-Croix, puis au FL 85 jusqu'à Valence. Il descend au FL 65 vers Saint-Etienne puis au FL 45 vers Feurs et continue vers Roanne à une altitude de 3 000 pieds. En croisière la vitesse indiquée est de 120 nœuds et le régime du moteur de 2 500 tr/min. Le pilote précise qu'il règle la richesse du mélange en fonction de l'altitude. Entre Saint-Etienne et Feurs (entre 60 et 70 NM de Moulins), il constate que l'aiguille de l'indicateur de la jauge est voisine de la première graduation soit environ 35 litres restants. A environ 15 NM de Roanne, il est alerté par l'allumage du voyant rouge « bas niveau de carburant ». Environ cinq minutes après, le moteur a des ratés. Le pilote met en marche la pompe électrique et atterrit en campagne. Au cours du roulement l'avion heurte une clôture de fils de fer barbelés.

Le pilote indique qu'il avait réalisé le vol aller deux jours plus tôt. Le service d'escale de la Mole a ajouté 74 litres d'essence. Le pilote précise qu'il a pris en compte une consommation horaire de 36 litres en se basant sur la consommation lors du vol aller et en ajoutant un forfait de trois litres pour tenir compte de la composante de vent de face lors du retour (voir tableau).

Niveau de vol	Première moitié du trajet	Deuxième moitié du trajet
FL 025 à FL 045	NE 20 à 30 kt	N à NE 12 à 20 kt
FL 050 à FL 085	NE 35 à 45 kt	N-NE 15 à 25 kt

Il a été conforté dans cette estimation par les informations du manuel de vol qu'il avait retenues, soit une consommation horaire moyenne égale à 28,5 litres.

La consommation retenue par le pilote correspond à celle d'un avion équipé d'une hélice différente de celle montée sur le F-GLDK. Pour cet avion, le manuel de vol indique une consommation horaire moyenne de 33 litres.

Le pilote ajoute qu'il a attendu dix-huit minutes au parking avec le moteur tournant.

Le pilote avait une faible expérience sur cet avion. Il n'est pas possible d'observer visuellement la quantité de carburant dans le réservoir central de ce type d'avion.

Les spécifications techniques fournies par le constructeur montrent que l'alarme bas niveau s'allume lorsque la quantité restante dans le réservoir est équivalente à quinze minutes de vol. Le manuel d'entretien indique que la vérification et l'étalonnage de la jauge à carburant sont à effectuer lors des visites des cinq cents heures ou tous les six ans.