

ACCIDENT

9 juin 2007 - avion immatriculé F-GHVZ

Evénement :	panne d'essence, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	☐ recoupement incomplet des informations permettant de déterminer la quantité de carburant disponible, ☐ non prise en compte de la défectuosité des jauges.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Reims Aviation F 152.

Date et heure : samedi 9 juin 2007 à 13 h 40.

Exploitant : école.

Lieu : Gazeran (78).

Nature du vol : local en instruction.

Personnes à bord : instructeur + élève.

Titres et expérience :

- ☐ instructeur, 34 ans, CPL(A) et IR de 2002, FI de 2003, 1 300 heures de vol dont 700 en instruction, dont 600 sur type, 200 heures dans les trois mois précédents et cinq heures dans les vingt-quatre heures précédentes,
- ☐ pilote stagiaire, 26 ans, 30 heures de vol, toutes sur type.

Conditions météorologiques : AD Toussus-le-Noble (78) situé à 14 NM au nord est du site de l'accident : vent 030°/04kt, BKN à 2 500 pieds, visibilité 10 km, température 18°C, QNH 1018 hPa.

CIRCONSTANCES

Trente minutes après le décollage de Toussus-le-Noble, à une hauteur d'environ 2 000 pieds, l'instructeur perçoit une baisse de régime et constate ensuite l'arrêt du moteur. Il vérifie les jauges qui indiquent un tiers de plein à gauche et un peu plus d'un demi plein à droite. Il tente de redémarrer le moteur, sans succès. Il atterrit dans un champ de colza. Les cultures freinent brutalement l'avion qui bascule sur le dos.

L'examen de l'épave montre qu'il reste quelques litres de carburant dans les réservoirs.

Avant ce vol, l'avion avait volé quatre heures depuis le dernier plein complet. La consommation moyenne est de vingt litres par heure. La capacité totale

des réservoirs est de 98 litres dont six litres sont non consommables. Le vol a donc débuté avec moins de quinze litres d'essence utilisables.

L'instructeur indique qu'il sort l'avion du hangar chaque jour et en exécute systématiquement les pleins. Le jour de l'accident, une autre personne a sorti l'avion. L'instructeur n'a pas vérifié sur le carnet de route l'avitaillement de l'avion et le temps de vol depuis le dernier plein. Il n'a pas vérifié visuellement la quantité restante dans les réservoirs. Il s'est fié à la lecture des indicateurs de jauge.

L'instructeur est le principal utilisateur de cet avion. Le carnet de route ne mentionne pas de dysfonctionnement des jauges.

Depuis le début de l'année 2007, le BEA a enregistré dix-neuf pannes d'essence en aviation générale dont onze sur avion. Deux d'entre elles se sont produites lors de vols d'instruction.