

INCIDENT

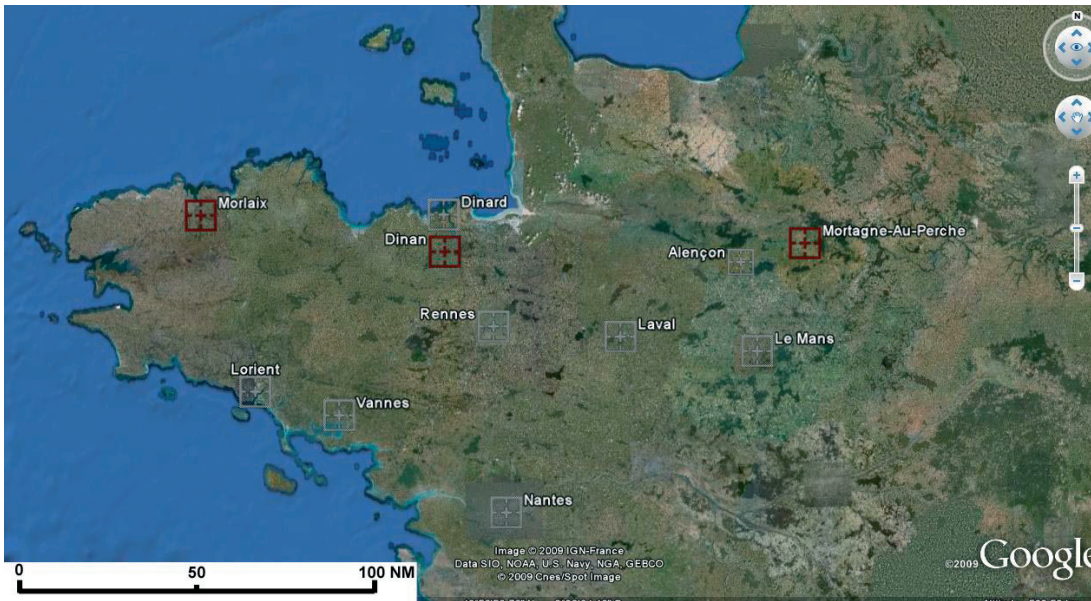
27 décembre 2008 - avion immatriculé F-BUML

Événement :	panne d'essence en croisière, atterrissage en campagne.
Cause identifiée :	utilisation d'une information erronée concernant l'autonomie entraînant une gestion du vol imprécise.

Conséquences et dommages :	aucun.
Aéronef :	avion Reims Aviation F 150 L.
Date et heure :	samedi 27 décembre 2008 vers 11 h 35.
Exploitant :	club.
Lieu :	Saint-Aubin-d'Appenai (61).
Nature du vol :	voyage.
Personnes à bord :	pilote.
Titres et expérience :	pilote, 31 ans, PPL (A) de décembre 2007, 133 heures de vol dont cinq dans les trois mois précédents, toutes sur type.
Conditions météorologiques :	évaluées sur le site de l'incident : vent 060° / 10 à 15 kt, rafales à 20 kt, CAVOK, température 0 °C, QNH 1030 hPa.

CIRCONSTANCES

Le pilote explique qu'il décolle de l'aérodrome de Dinan (22) vers 9 h 55 à destination de Mortagne-au-Perche (61). Au nord-est d'Alençon (61), après une croisière au niveau de vol 35, il descend à 3 000 pieds. A 10 NM de sa destination, en vue de l'agglomération de Mortagne-au-Perche, il constate des ratés du moteur. Il actionne la manette de réchauffage du carburateur et ne constate aucune amélioration. Il vérifie la position des commandes de gaz et de richesse puis le moteur ne délivre plus de puissance. Lors de la descente, vers 2 500 pieds, il aperçoit un champ dégagé d'obstacle et décide d'y atterrir. Il émet un message d'urgence sur la fréquence 123,5 MHz. A 1 800 pieds, le moteur semble redémarrer. Ignorant l'origine du problème, il poursuit l'approche, positionne la commande de richesse sur « étouffoir » et coupe le circuit des magnétos puis atterrit.



Le réservoir de carburant droit est trouvé vide. Il reste 7,5 l d'essence dans le réservoir gauche. Le circuit carburant ne présente aucune anomalie.

Le pilote précise que la veille, il avait prévu un voyage aller et retour entre l'aérodrome de Mortagne-au-Perche et celui de Morlaix (29). Il a calculé la quantité de carburant nécessaire à la réalisation du voyage en tenant compte d'une durée de vol, sans vent, de quatre heures et d'une consommation de 24 l / h communiquée par son instructeur. Il a préparé son voyage en pensant utiliser un Cessna 150 standard lui imposant un ravitaillement sur le trajet. L'avion étant indisponible, il a décidé d'utiliser le F-BUML. Cet avion disposant d'une capacité de carburant supérieure, il a considéré que l'autonomie de l'avion était de six heures, autonomie retenue par les membres du club. Il s'est alors affranchi de la gestion du carburant

Le manuel de vol indique que sur une capacité totale de 144 litres de carburant, 132,5 litres sont utilisables en toutes circonstances de vol.

	Consommation	Autonomie associée
Consommation utilisée par le pilote	24 l / h	5 h 30 min
Consommation déduite de l'autonomie retenue par les membres de l'aéroclub	22 l / h	6 h 00 min
Consommation moyenne (calculée à partir du carnet de route)	23,4 l / h	5 h 40 min

Lors de la prise en compte de l'avion, il a lu sur le carnet de route que le plein de carburant avait été réalisé, ce qu'il a vérifié visuellement.

Pendant le vol retour, il a constaté que le vent était défavorable et ne lui permettrait pas d'atteindre Mortagne-au-Perche avant le début de la nuit aéronautique. Il s'est donc dérouter sur l'aérodrome de Dinan. Après l'atterrissage, il a estimé avoir volé trois heures depuis le départ de Mortagne-au-Perche (les relevés des indications de l'horamètre portées sur le carnet de

route montrent que le moteur a fonctionné trois heures et vingt-cinq minutes). Il n'a pas ajouté de carburant car la pompe à essence de l'aérodrome de Dinan était hors service. Le ravitaillement nécessitait de passer par l'aérodrome de Dinard.

Le pilote ajoute que, pendant les vols, il n'a pas surveillé les indicateurs des jauges car les valeurs indiquées ne lui paraissaient pas fiables.

Les informations inscrites sur le carnet de route montrent que depuis le dernier avitaillement le moteur a fonctionné cinq heures et quinze minutes.

Le vendredi 26 le pilote avait pris connaissance des METAR et TAF suivants :

Dinard

METAR LFRD 26 0630Z AUTO 060 11KT 999NDV BKN020 OVC025 05/01 Q1028

TAF LFRD 26 0500Z 2606/2706 060 10KT 999 BKN015 BECMG 2607/2609 CAVOK TEMPO 2606/2618 060 15G25 KT

Brest

TAF LFRB 26 0500Z 2606/2712 060 12G25KT 9999 BKN020 BECMG 2610/2613 NSC

Il a préparé le vol du samedi 27 en tenant compte des METAR et TAF suivants :

METAR LFRD 27 0900Z AUTO 090 10KT 9999NDV NSC 01/M04 Q1029

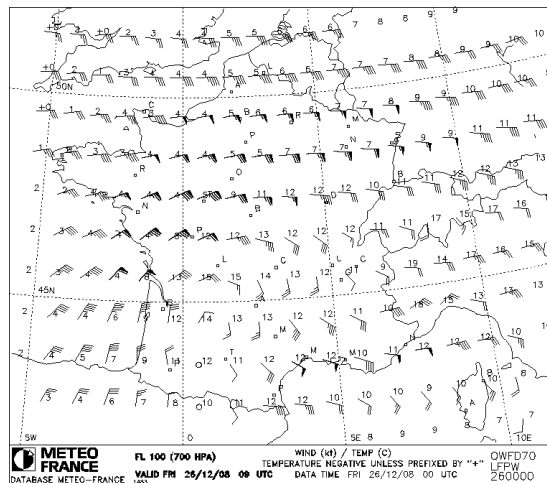
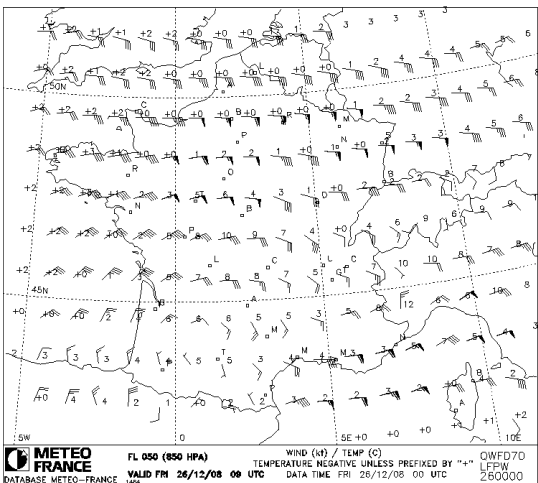
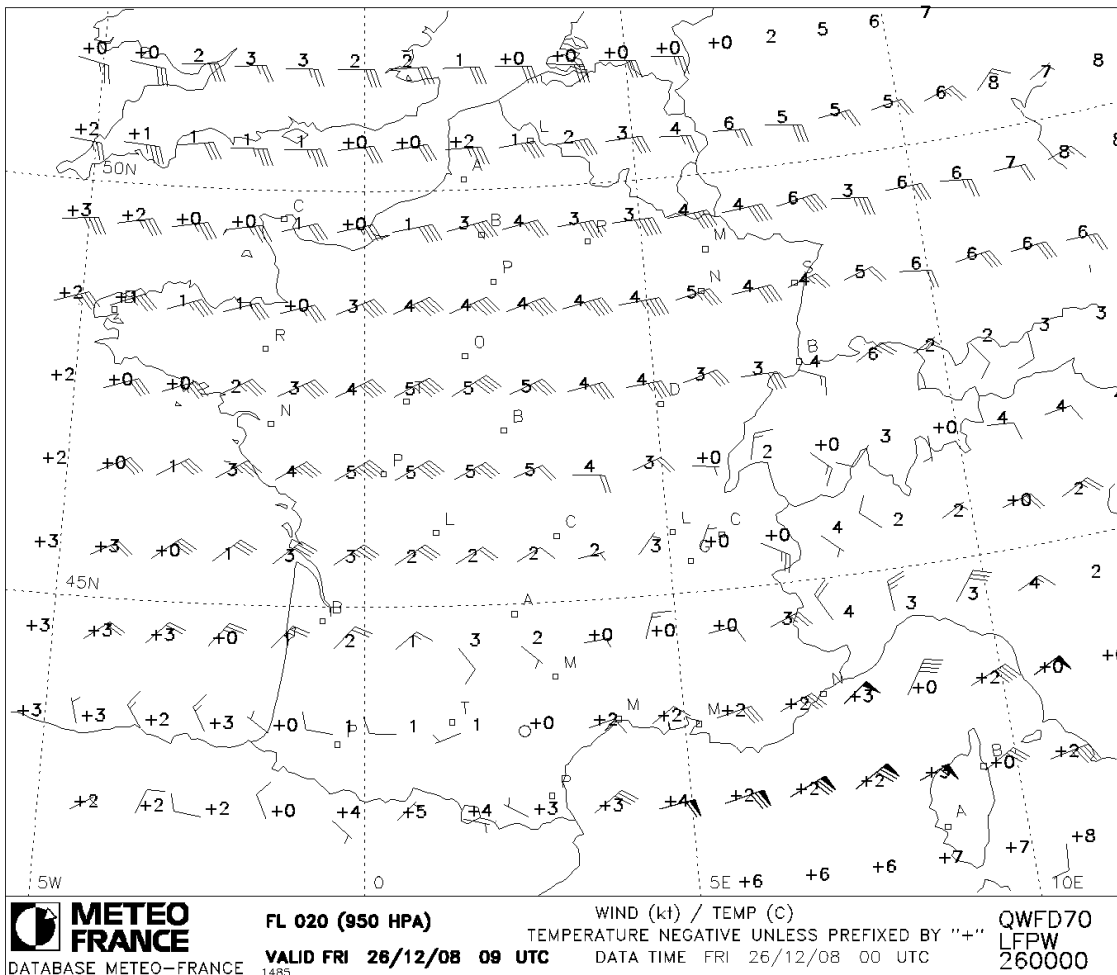
TAF LFRD 27 0500Z 2706/2806 080 13KT CAVOK

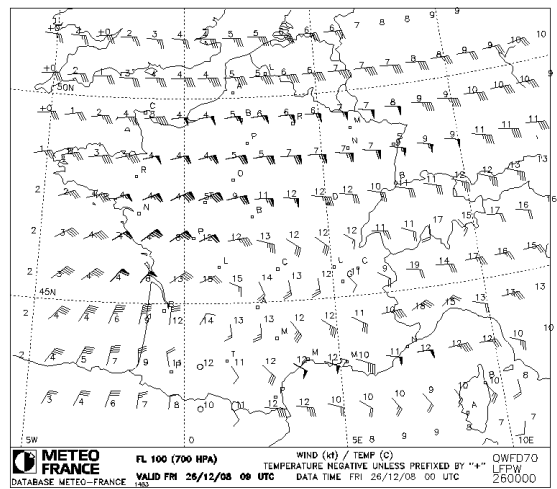
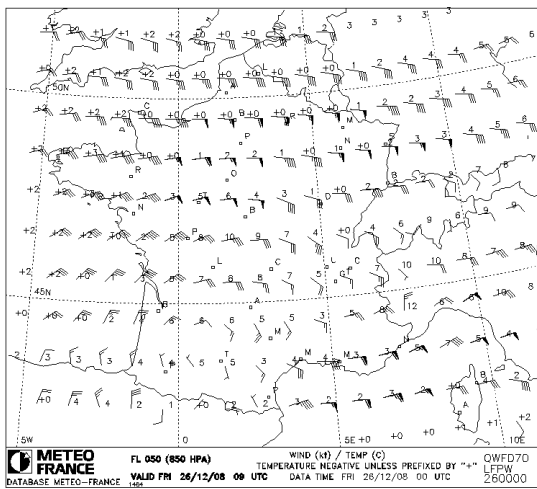
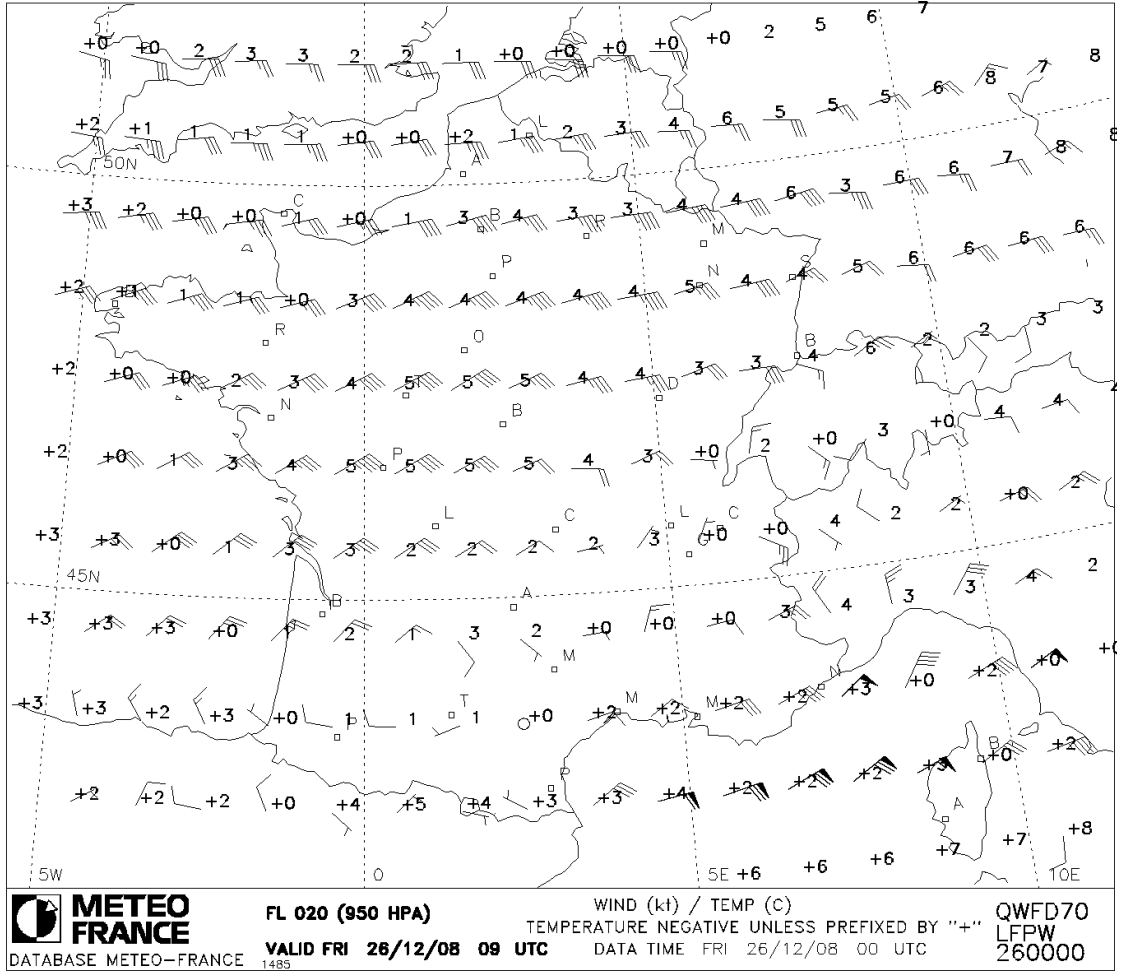
METAR LFRB 26 2300Z 060 13KT CAVOK 01/M02 Q1029 NOSIG

TAF LFRB 26 2300Z 2700/2806 060 12G22KT CAVOK

Les cartes des vents utilisables pour les vols effectués étaient les suivantes :

vendredi 26 décembre 2008 :





samedi 27 décembre 2008 :

