

ACCIDENT**survenu à l'avion immatriculé F-GAHE**

Événement :	panne d'essence, atterrissage d'urgence en campagne manqué.
Cause identifiée :	gestion carburant inadéquate.

Conséquences et dommages : aéronef fortement endommagé.

Aéronef : avion Robin DR 400-120.

Date et heure : dimanche 28 mars 1999 à 16 h 34.

Exploitant : club.

Lieu : Carneville (50).

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 2.

Titres et expérience :

- pilote 60 ans, TT de 1990, 148 heures de vol dont 35 minutes dans les trois mois précédents.
- passager avant, TT de 1985, 734 heures de vol.
- passager arrière, TT de 1995.

Conditions météorologiques : vent 230° / 09 kt , rafales 17 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 3900 pieds, SCT à 9800 pieds, température 13 °C, température du point de rosée 2 °C.
vent à 500 m: 210° / 15 kt ; à 1000 m: 210° / 20 kt.

Circonstances

L'appareil décolle pour un vol Cherbourg – Old Sarum (G-B) – Kemble (G-B) – Cherbourg. Chaque personne présente à bord doit effectuer une étape. Deux autres appareils participent au voyage. De retour vers Cherbourg, le pilote contacte la tour de contrôle et demande la priorité à l'atterrissage pour effectuer une semidirecte. En étape de base, le moteur s'arrête et le pilote pose l'appareil dans un champ. Le réservoir de 110 litres est trouvé vide.

Le pilote indique que la durée estimée du vol était de trois heures environ. Les temps de vol reportés sur le carnet de route pour les deux premières étapes sont respectivement de 1 h 10 et 55 minutes. Le pilote indique que la durée du vol sur la troisième branche est de 1 h 42 (temps déduit après la lecture du compteur).

Or, ce compteur, présent sur le compte-tours, est directement lié au nombre de tours moteur et réglé pour être juste à un régime de 2566 tr/min. A un régime inférieur, ce compteur sous estime les temps de vol. Il ne reflète donc pas directement le temps effectif de vol.

Lors de ce vol les pilotes ont volé en croisière à un régime de 2400 tr/min puis 2200 tr/min après que le voyant bas niveau se soit allumé.

La consommation horaire à 2400 tr/min est d'environ 24 l/h.

L'avitaillement avant le vol n'a pas été réalisé par le pilote. Bien que 78 litres de carburant aient été rajoutés, il n'est pas possible d'affirmer que le réservoir était plein au départ.

L'enquête a montré que l'appareil avait décollé de Cherbourg avec une surcharge de 18 kg.