

ACCIDENT***survenu à l'avion immatriculé F-GDOD*****Evénement :**

panne d'essence, amerrissage forcé.

Cause identifiée :

sous estimation de la consommation en carburant.

Conséquences et dommages : aéronef détruit.**Aéronef :** avion Reims Aviation F 152.**Date et heure :** mercredi 5 mai 1999 à 12 h 26.**Exploitant :** école.**Lieu :** baie de Fort-de-France, à 10 NM de l'aérodrome de Fort-de-France (972).**Nature du vol :** instruction.**Personnes à bord :** instructeur + élève.**Titres et expérience :**

- instructeur, 31 ans, PP de 1993, IPP, 1500 heures de vol dont 200 sur type et dans les trois mois précédents.
- pilote stagiaire, 37 ans, BB du 26 avril 1999, 36 heures de vol dont 12 sur type et 20 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : vent 100° / 10 à 15 kt, visibilité 25 km, FEW à 2800 pieds, température 31 °C.**Circonstances :**

L'avion décolle à 8 h 10 pour un vol Pointe-à-Pitre et retour via Marie-Galante et la Dominique, durée prévue : 2 h 30 avec 40 minutes de réserve. A dix milles nautiques de l'aérodrome de Fort-de-France, le moteur a des ratés. L'instructeur prend les commandes, émet un message " Mayday " sur la fréquence de la tour de contrôle et, alors que le moteur s'est arrêté, amerrit à cent mètres de la côte après 3 h 20 de vol.

Il n'y a pas de trace d'essence à la surface de la mer et le démontage ultérieur du moteur et du circuit de carburant ne laisse apparaître aucune anomalie.

Après l'accident, un bilan de la consommation de l'avion, établi sur la période du 30 octobre 1998 au 5 mai 1999, fait apparaître une consommation moyenne de 22,6 l/h, tous vols confondus. Mais, pour les voyages vers Pointe-à-Pitre, la consommation moyenne s'établit à 25 l/h avec un maximum de 32 l/h.

L'instructeur a indiqué avoir entrepris cette navigation en tenant compte d'une consommation horaire de 22 l/h (l'autonomie théorique maximale inscrite par l'exploitant dans le carnet de route de l'avion est de 6 h 40 pour 141 litres utilisables.) et d'un vol de 2 h 10 effectué la

Il n'a pas été possible de déterminer si les réservoirs avaient été remplis complètement lors du dernier avitaillement.