

**ACCIDENT****survenu à l'avion immatriculé RA-22527**

<b>Evénement :</b>	panne d'essence, atterrissage en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	évaluation erronée de la quantité de carburant à bord.

**Conséquences et dommages :** deux blessés, aéronef fortement endommagé.

**Aéronef :** avion Yakovlev Yak 52 biplace en tandem, moteur Vedeneyev M 14 P de 360 ch.

**Date et heure :** vendredi 11 juin 1999 à 14 h 00.

**Exploitant :** société.

**Lieu :** Voinsles (77).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 44 ans, PP de 1989, validé par la fédération de la Russie, 4700 heures de vol dont 5 h 15 sur type et 60 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** vent 360° / 12 kt, visibilité supérieure à 10 km, SCT à 3000 pieds, température 18 °C, QNH 1024 hPa.

**Circonstances**

En compagnie d'un autre avion du même type, l'appareil décolle pour un vol local comportant des évolutions sur un axe de voltige. Lors du trajet retour, après approximativement trente cinq minutes de vol dont environ dix minutes de voltige, le pilote annonce à son équipier un problème moteur. Il applique la procédure panne moteur mais ce dernier s'arrête. Il atterrit en campagne train rentré. L'avion touche le sol, bascule sur le dos et s'immobilise.

Les réservoirs sont trouvés vides. Aucune trace de fuite de carburant est visible. Il n'a pas été décelé d'écoulement ni d'odeur de carburant à proximité de l'appareil. Le démontage ultérieur du filtre à carburant a permis de confirmer l'hypothèse d'une panne sèche.

La consommation du moteur est de 60 l/h en croisière et de 80 l/h en voltige. Depuis le dernier plein de carburant de l'avion, un pilote avait effectué quinze minutes de roulage et d'essais moteur, puis l'avion avait volé quarante minutes en croisière et vingt minutes en voltige. La quantité de carburant restant au début du vol peut être estimée à 39 litres.

Le pilote a indiqué qu'il avait constaté, lors de la visite prévol, une différence qui lui avait semblé importante entre l'indication des jaugeurs et la vérification visuelle faite par lui-même et le pilote de l'autre appareil. Après étude des documents de bord, ils avaient déduit que la quantité de carburant restant était suffisante pour entreprendre le vol projeté.

Le pilote n'avait pas eu connaissance des quinze minutes de roulage et d'essais moteur non mentionnées sur le carnet de route de l'aéronef. Il indique qu'il a pris en compte une consommation pratique moyenne de 42,5 l/h pour estimer l'autonomie restante avant le vol.