

**INCIDENT****survenu à l'avion immatriculé F-GLVE**

<b>Evénement :</b>	atterrissage de précaution en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	prise en compte insuffisante des conditions météorologiques prévues puis rencontrées.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aucun.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 400-140 B.
<b>Date et heure :</b>	dimanche 25 juin 2000 à 18 h 00.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	Saint - Paul (87).
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 2.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 44 ans, TT de 1991, 195 heures de vol, dont 3 h 30 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	AD Limoges situé à environ 13 NM du site de l'incident : vent 200° / 06 kt, visibilité 10 km, SCT à 900 pieds , BKN à 1600 pieds.

**Circonstances**

Vers 16 h 30 le pilote décolle de Nevers à destination de Limoges. Après environ quarante-cinq minutes de vol, il passe à proximité de l'aérodrome de Guéret où les conditions météorologiques commencent à se dégrader. En arrivant vers Limoges, il rencontre des nuages bas et des précipitations l'amenant à contourner la ville par le sud. A 17 h 54, il contacte la tour de contrôle de Limoges, s'annonce à 10 NM au sud des installations et demande les dernières informations météorologiques concernant l'aérodrome. Vers 18 h 00, le voyant "bas niveau carburant " s'allume. Compte tenu des conditions météorologiques défavorables et de la quantité de carburant restante ne lui permettant pas de se dérouter, le pilote décide de réaliser un atterrissage de précaution dans un champ. Au sol, on retrouve 18 litres de carburant dans le réservoir.

Le pilote avait recueilli les renseignements météorologiques avant son départ (voir page suivante) et avait estimé que le vol pouvait être réalisé.

La veille de l'incident, l'avion était parti avec le plein complet (110 litres) pour un vol d'une heure et trente minutes entre Limoges et Nevers. A Nevers, un vol de vingt-cinq minutes avait été réalisé. Le jour même, le vol a été entrepris pour retourner à Limoges, soit pour une durée prévue de une heure et quinze minutes.

La consommation retenue par le pilote était de 27,5 litres par heure.

**incident du DR 400-140 B F-GLVE le 25 juin 2000****informations météorologiques recueillies par le pilote :****METAR / SPECI**

Limoges Bellegarde

LFBL 251200Z 20004KT 130V240 9999 SCT011 SCT015 BKN030 15/11Q1020 NOSIG

Brive La Roche

LFBV 251200Z 29003KT 9999 BKN030 BKN046 19/11 Q1021

Bergerac Roumamière

LFBE 251200Z 21001KT 9999 BKN020 BKN040 19/13 Q1020 NOSIG

Montauban

LFDB 251100Z 32003KT 9999 BKN023 BKN040 18/10 Q1021

Toulouse Blagnac

LFBO 251230Z VRB03KT 9999 BKN033 20/10 Q1020 NOSIG

Carcassonne Salvaza

LFMK 251000Z 30011KT 9999 BKN033 19/11 Q1020

**TAF COURT**

Limoges Bellegarde

LFBL 251100Z 251221 22004KT 9999 FEW015 BKN020 BKN030 TEMPO 1215 8000  
DZ SCT008 BKN015 BECMG 1518 9999 SCT020 SCT040

Brive La Roche

LFBV 251100Z 251221 25005KT 9999 BKN026 BKN040 BECMG 1517 BKN038

Bergerac Roumamière

LFBE 251100Z 251221 26005KT 9999 BKN018 BKN035 BECMG 1417 SCT025BKN040

Montauban

LFDB 251100Z 251221 32008KT 9999 BKN023 BKN040 BECMG 1619 SCT025 SCT040

Toulouse Blagnac

LFBO 251100Z 251221 32008KT SCT030 SCT050 TEMPO 1215 13KN030 BECMG 1517  
CAVOK BECMG 1821 VRB03KT

LFMK 251100Z 251221 30010KT 9999 BKN030 TEMPO 1221 9999 SCT030

**TAF LONG**

Toulouse Blagnac

LFBO 250400Z 251206 32008KT 9999 SCT035 SCT060 BECMG 1517 36006KT CAVOK  
BECMG 2123 VRB03KT