

INCIDENT

survenu à l'avion immatriculé F-GIKB

Événement :	panne d'essence, atterrissage forcé en campagne.
Causes identifiées :	préparation du vol insuffisante, méconnaissance de la consommation moyenne de l'aéronef.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400-140 B.

Date et heure : lundi 8 avril 2002 vers 15 heures 30.

Exploitant : club.

Lieu : Angoulins (17), lieu dit Pointe de Chay.

Nature du vol : voyage.

Personnes à bord : pilote + 3.

Titres et expérience : pilote, 45 ans, PPL de 1998, 239 heures de vol dont 6 dans les trois mois précédents.

Conditions météorologiques : estimées sur le site de l'incident : vent 060° / 10 kt, CAVOK.

Circonstances

Le pilote décolle de l'aérodrome de la Rochelle pour un vol à destination de Rochefort où il effectue un posé-décollé puis retourne à la Rochelle. Après quarante minutes de vol, en croisière aux environs de deux mille huit cents pieds au-dessus de l'eau et à un mille marin et demi de la côte, alors qu'il a établi le contact radio avec la tour de contrôle de la Rochelle, le pilote constate que le voyant "basse pression d'essence" s'allume. Il informe le contrôleur de ce problème. Sur le conseil de ce dernier, il actionne la pompe à essence électrique. Cette action reste sans effet. Il sélectionne ensuite le réservoir auxiliaire. Le moteur s'arrête, le pilote atterrit sans dommage dans un champ à proximité de la côte.

L'examen de l'avion montre que le réservoir principal et le réservoir auxiliaire sont vides. La tige de la jauge du réservoir principal est déformée et l'indicateur de la jauge sur le tableau de bord indique que le réservoir est à demi plein.

Aprèsavitaillement et réamorçage du circuit carburant, le moteur démarre normalement.

Avant ce vol d'une durée prévue de quarante minutes, l'avion avait volé deux heures et quarante minutes depuis le dernier avitaillement (plein complet du réservoir principal de 110 litres, le réservoir auxiliaire restant vide). La consommation moyenne de cet aéronef, calculée et retenue par le club, est de 32 l / h. Elle est indiquée dans la check-list se trouvant à bord de l'avion.

Le pilote a indiqué qu'il avait confiance dans l'indication de la jauge carburant du réservoir principal lors de la visite pré-vol. Il pensait que la consommation moyenne de cet avion était de 25 l / h. Il savait, avant le vol, que le réservoir auxiliaire était vide. Il avait consulté le carnet de route de l'aéronef sans noter d'autre particularité.