

## **INCIDENT**

***survenu à l'avion immatriculé F-BVMQ***

|                           |  |
|---------------------------|--|
| <b>Evénement :</b>        | panne d'essence, atterrissage en campagne.   |
| <b>Cause identifiée :</b> | biais de confirmation lors du contrôle croisé des informations portées sur le carnet de route et l'indication de la jauge à carburant. |

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Robin DR 400-120.

**Date et heure :** mercredi 27 novembre 2002 à 15 heures.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Gavrelle (62).

**Nature du vol :** instruction.

**Personnes à bord :** instructeur + deux élèves.

**Titres et expérience :** instructeur, 74 ans, PPL de 1955, FI de 1958, 29000 heures de vol dont 5200 en instruction.

**Conditions météorologiques :** AD Lille situé à 27 km au nord est du site de l'incident : vent 150° / 12 kt, visibilité 9 km, température 9,5 °C, QNH 1010 hPa.

### **Circonstances**

L'instructeur accompagné de deux élèves décolle à 14 h 30 de l'aérodrome de Lens (62) pour un vol à destination des aérodromes d'Arras (62) et de Vitry (62) avec un retour à Lens, soit un trajet d'environ 28 NM. Après un posé-décollé sur l'aérodrome d'Arras, il se dirige vers Vitry pour y effectuer le même exercice. Il indique qu'à une hauteur de six cents pieds environ, il constate que le voyant "basse pression d'essence" s'allume. Il actionne la pompe à essence électrique. Cette action reste sans effet, le régime du moteur diminue. Il sollicite plusieurs fois la commande de puissance pour "prolonger l'action du moteur". Estimant qu'il ne pourra pas rejoindre l'aérodrome de Vitry, il atterrit sur un champ cultivé sans dommage.

Le réservoir de carburant est trouvé vide. A la mise sous tension du circuit électrique la jauge indique que le réservoir est presque plein.

Avant ce vol de trente minutes, l'avion avait volé quatre heures et quarante-sept minutes depuis le dernier avitaillement noté sur le carnet de route.

L'instructeur ajoute qu'il a effectué lui-même les vérifications avant le vol. A la mise en route du moteur, la jauge à carburant indiquait le plein du réservoir. A la lecture du carnet de route il avait noté que la durée totale des vols depuis le dernier avitaillement était importante et avait pensé qu'un complément de plein avait été réalisé sans avoir été noté sur le carnet de route.

*Le BEA a publié dans le Bulletin d'information sur les accidents et incidents en aviation générale survenus en juillet 2001 une étude concernant les pannes d'essence en aviation générale .*