

## INCIDENT

### *survenu à l'avion immatriculé F GAHK*

<b>Événement :</b>	panne d'essence, atterrissage d'urgence en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	imprécision des moyens permettant de connaître la quantité de carburant disponible avant le vol.
<b>Facteur contributif :</b>	défaut de fonctionnement du témoin d'alerte bas niveau et de la jauge carburant.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aucun.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 400 -140 B, moteur Lycoming O-320-D2A.
<b>Date et heure :</b>	mercredi 7 avril 2004 à 09 h 45.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	Pleudihen-sur-Rance (22)
<b>Nature du vol :</b>	contrôle après maintenance.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 57 ans, PPL de 1966, 1 169 heures de vol dont 7 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	estimées sur le site de l'incident : vent 315 °/ 12 à 18 Kt, visibilité supérieure à 10 km, averse de pluie faible, OVC 1 500 à 3 000 pieds, température 6 °C, QNH 1015 hPa.

### **Circonstances**

Le pilote est le mécanicien de l'unité d'entretien agréée du club. Il explique qu'après la remise en état de deux cylindres, il décide de vérifier le bon fonctionnement du moteur.

Après deux vols d'environ trente minutes et plusieurs essais du moteur au sol d'une durée totale d'une vingtaine de minutes, il entreprend un vol de contrôle d'une durée plus importante. Il décolle à 08 h 45 de l'aérodrome de Dinard (35). Après une heure et trente minutes de vol, il constate une importante baisse du régime moteur. Il actionne la commande des gaz et le réchauffage du carburateur mais ne perçoit pas d'amélioration. Il met la pompe électrique en fonctionnement et remarque que la quantité de carburant indiquée par la jauge est comprise entre "0" et "¼". Il informe le contrôleur de Dinard de son problème et de son intention d'atterrir en campagne. Le moteur s'arrête, le pilote atterrit sans dommage sur une berge de sable dur de l'estuaire de la Rance.

Un pilote du club a ajouté 74 litres de carburant avant l'opération de maintenance. Le mécanicien a considéré que le réservoir était plein et contenait 110 litres dont 10 ne sont utilisables qu'en vol horizontal.

La consommation horaire de carburant inscrite dans le manuel de vol est de 28 litres soit une autonomie d'environ 3 h 30 min.

Depuis le dernier plein, le moteur avait fonctionné 2 h 50 min dont 2 h 30 min en vol et 20 minutes lors des essais au sol.

Après l'incident, l'examen de l'avion montre que l'indication de la jauge se situe entre "0" et " $\frac{1}{4}$ " et que voyant "bas niveau essence" reste éteint alors que le réservoir est vide. Le système de détection du bas niveau d'essence est lié à l'indication de la jauge. le réglage défectueux de la jauge ne permettait pas à l'alarme bas niveau de se déclencher. Le voyant est ensuite démonté et testé : il ne fonctionne pas.

L'avion est dépourvu de dispositif permettant de tester l'état de ce voyant.

L'enquête n'a pas permis d'établir si le réservoir avait été complètement rempli lors du dernier avitaillement.

L'avion est dépourvu d'horamètre. Chaque pilote du club utilise sa montre pour déterminer la durée de son vol.