



**Accident** du Reims Cessna 150  
immatriculé **F-BXQZ**  
survenu le 16 mars 2019  
à Millas (66)

<sup>(1)</sup>Sauf précision contraire, les heures figurant dans ce rapport sont exprimées en heure locale.

<b>Heure</b>	Vers 17 h 00 <sup>(1)</sup>
<b>Exploitant</b>	Perpignan hélicoptère
<b>Nature du vol</b>	Aviation générale, instruction double commandes
<b>Personnes à bord</b>	Instructeur et élève-pilote
<b>Conséquences et dommages</b>	Aéronef fortement endommagé

**Addendum : des modifications ont été apportées au rapport.**

**2.4 Témoignages : le témoignage de l'élève-pilote a été ajouté.**

**3 - Enseignements et conclusion : un paragraphe relatif à la zone retenue pour l'entraînement a été ajouté.**

**La présente version, texte officiel de référence, annule et remplace la précédente (Janvier 2020).**

**Panne d'essence lors d'un exercice, atterrissage forcé  
en campagne, en instruction**

**1 - DÉROULEMENT DU VOL**

L'instructeur et l'élève-pilote décollent pour un vol d'instruction dans le cadre de la délivrance de la licence PPL. La leçon du jour consiste à observer le comportement de l'avion lors de la sortie des volets. Après dix minutes de vol, à 2 000 ft, l'instructeur prépare l'avion en configuration atterrissage. Il décide de faire visualiser le plan de descente à son élève. En descente, passant 1 000 ft, il demande à cette dernière d'afficher une assiette à cabrer et de mettre la pleine puissance. L'instructeur indique que le moteur a alors des ratés puis ne délivre plus de puissance. Il atterrit d'urgence dans une clairière. Lors de l'atterrissage, l'aile droite heurte un arbre.

Au sol on retrouve douze litres de carburant dans les réservoirs.



## 2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

### 2.1 Expérience des pilotes

Instructeur, homme de 68 ans, PPL de 2004, 4 200 heures de vol, dont 3 500 en instruction.

Élève-pilote, femme de 47 ans, 12 heures de vol, toutes sur type.

### 2.2 Conditions météorologiques estimées sur le site de l'accident

- vent d'est pour 5 kt ;
- CAVOK ;
- température 18 °C ;
- QNH.

### 2.3 Renseignement concernant l'aéronef

Le manuel de vol de l'avion indique une quantité de carburant totale de 98 l dont 13 inutilisables. Ainsi, 85 l sont utilisables dans toutes les conditions de vol.

Lors des vols précédant le dernier avitaillement, la consommation horaire était d'environ 19 l / h. D'après le manuel de vol, cette consommation correspond à une puissance d'environ 68 %. À un régime moteur plus élevé, cette consommation peut atteindre 26 l.

Sur le carnet de route de l'aéronef, on peut noter plusieurs compléments de plein supérieurs à 80 l.

### 2.4 Témoignages

#### De l'instructeur

Il indique qu'il a avitaillé en ajoutant 81 litres de carburant. Il estime qu'il est parti pour son premier vol avec 95 l. Il a fait une navigation qui a duré 2 h 25 . Il a ensuite fait un vol d'instruction de 45 min.

Avant le départ du dernier vol qui devait durer 40 min, il a mesuré à l'aide d'une jauge graduée une quantité de carburant de 3,5 USG dans le réservoir droit. Il estime être parti avec 7 USG (23 l) de carburant. Il ajoute que bien que connaissant la quantité de carburant inutilisable, il n'a pas pensé à en tenir compte avant le départ.

#### **De l'élève-pilote**

Elle indique que l'instructeur lui a dit avant la visite prévol qu'il n'était pas nécessaire de jauger le carburant, du fait de son précédent avitaillement. Elle ajoute qu'elle ne l'a pas vu jauger les réservoirs.

Elle considère également que la zone prévue pour l'entraînement ne permettait pas d'atterrir en sécurité en cas de panne réelle.

### **3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION**

L'instructeur a décollé avec une quantité de carburant équivalente à environ une heure de vol. Cependant seuls dix litres de carburant étaient utilisables dans toutes les conditions de vol. Lors des évolutions, le pilote a été confronté à un désamorçage du circuit carburant qui a conduit à la perte de puissance du moteur.

La zone retenue ne permettait pas d'effectuer un atterrissage forcé sans heurter des arbres.

Les quantités avitaillées supérieures à 80 l montrent que plusieurs vols ont été terminés avec des niveaux de carburant faibles.