

## ACCIDENT

### survenu à l'avion immatriculé F-GGMH

<b>Evénement :</b>	panne d'essence, atterrissage d'urgence en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	imprécision dans l'indication d'avitaillement inscrite sur le carnet de route.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aile gauche, train, hélice endommagés.
<b>Aéronef :</b>	avion Piper PA 28 "Archer 2".
<b>Date et heure :</b>	jeudi 22 avril à 18 h 03.
<b>Exploitant :</b>	club.
<b>Lieu :</b>	Gardanne (13), chemin de Sainte-Baudille.
<b>Nature du vol :</b>	voyage.
<b>Personnes à bord :</b>	pilote + 3.
<b>Titres et expérience :</b>	pilote, 44 ans, CPL de 1998 délivré par les Etats-Unis, PPL de juillet 2002, 757 heures de vol, 190 sur type dont 3 h 50 dans les trois mois précédents.
<b>Conditions météorologiques :</b>	estimées sur le site de l'accident : vent sud sud-ouest, 5 à 10 kt, CAVOK, QNH 1010 hPa.

### Circonstances

Le pilote avec ses passagers décolle à 10 h 46 min de l'aérodrome de Marseille (13) à destination de Calvi (2B), distant de 170 milles marins, où il atterrit à 12 h 17. Il décolle de Calvi à 16 h 35 vers Marseille. A 18 h 00 min, il informe le contrôleur de son passage au point d'entrée de la CTR de Marseille à une altitude de 1 500 pieds. A 18 h 01 min le moteur s'arrête. Le pilote émet un message "MAYDAY," se signale en panne de carburant et précise qu'il cherche une zone pour atterrir. Lors de l'atterrissage en campagne, l'avion touche le sol à une cinquantaine de mètres d'une route puis rebondit. Il franchit cette dernière, étête un arbuste et finit sa course dans un champ cultivé après avoir effectué un cheval de bois.

Les deux réservoirs d'essence sont retrouvés vides.

Le pilote explique qu'il a consulté le carnet de route de l'avion avant son départ. Il a constaté que le pilote précédent avait ajouté de l'essence et inscrit "37" et la lettre "P" dans la colonne correspondante puis avait effectué un vol de 2 h 25 min.

Il précise qu'il a vérifié visuellement le niveau de l'essence dans les réservoirs après avoir avitaillé. Il a observé que celui-ci était légèrement supérieur aux repères de niveaux (languettes) situés dans les réservoirs.

Il ajoute qu'au retour, il a été surpris par la rapide diminution de l'indication des jauges. Cependant, confiant dans son estimation de carburant, il n'a pas décidé de se dérouter sur les aérodromes de Cuers ou du Castellet proches de sa route. (*suite page suivante*)

La consommation d'essence de cet avion retenue par le club est de 40 litres par heure. Le pilote a estimé qu'il disposait avant son départ d'environ 160 litres : le plein (lettre P mentionnée sur le carnet de route) soit 182 litres – 95 litres (carburant consommé lors du vol précédent) + 72 litres ajoutés par lui-même pour sa navigation.

Le pilote précédent avait inscrit la lettre "P" sur le carnet de route pour mentionner que le plein était partiel. Les réservoirs contenaient alors environ 120 litres de carburant.

Le pilote avait inscrit sur le plan de vol aller une durée de vol de 1 h 20 min incompatible avec la vitesse propre mentionnée de 105 nœuds. Il avait prévu 1 h 45 min de vol pour le retour. L'influence du vent était faible sur les deux parcours. L'autonomie portée sur le plan de vol était de quatre heures. Le pilote n'a pas ajouté d'essence à Calvi.

Il n'y a pas de convention d'écriture sur les carnets de route au sein du club pour noter les avitaillements.