

## INCIDENT

7 janvier 2006 - avion immatriculé F-GAHG

<b>Evénement :</b>	quasi-panne de carburant.
<b>Causes identifiées :</b>	<input type="checkbox"/> procédure d'ajout de carburant incorrecte, <input type="checkbox"/> biais de décision.

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Robin DR 400-140 « Major ».

**Date et heure :** samedi 7 janvier 2006 à 16 h 00.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** AD Saint-Cyr-l'École (78).

**Nature du vol :** local, en instruction.

**Personnes à bord :** instructeur + pilote + 1.

**Titres et expérience :**

- instructeur, 77 ans, PPL de 1957, FI de 1964, 6 000 heures de vol dont environ 400 sur type et 25 dans les trois mois précédents.
- pilote, 68 ans, PPL de 1988, 225 heures de vol dont 110 sur type et 6 dans les trois mois précédents.

**Conditions météorologiques :** vent 090 ° / 04 kt, 8 000 mètres de visibilité, NSC, température 4 °C, QNH 1021 hPa.

### CIRCONSTANCES

Le pilote explique qu'il prévoit de décoller de son aérodrome de rattachement, Saint-Cyr-l'École et de voler pendant une heure avec un instructeur de son club dans le cadre de la prorogation de sa licence de pilote privé. A la lecture du carnet de route, le pilote estime que l'unique réservoir contient environ vingt-cinq litres de carburant. La contenance du réservoir est de cent dix litres (dont dix ne sont utilisables qu'en vol horizontal). Le pilote et l'instructeur décident de faire le plein du réservoir. Après avoir ajouté environ six litres de carburant, le pilote constate que le pistolet d'avitaillement se déclenche automatiquement et que du carburant s'écoule à l'extérieur par l'orifice de remplissage. Après une deuxième tentative, l'instructeur constate lui aussi que du carburant sort du réservoir. L'instructeur et le pilote pensent qu'un ajout de carburant n'a pas été mentionné sur le carnet de route et que la jauge de carburant est défectueuse car elle indique environ un quart de la capacité maximale. Ils en déduisent que le réservoir est plein. Ils décollent à destination

de l'aérodrome de Toussus-le-Noble (78) puis ils évoluent dans l'ouest de Saint-Cyr. Après environ cinquante minutes de vol, le voyant lumineux de l'alarme « bas niveau de carburant » s'allume. L'instructeur décide de revenir vers l'aérodrome de départ. Il demande au contrôleur la priorité à l'atterrissage. Après une dizaine de minutes de vol, le pilote s'intègre directement en finale et atterrit en piste 12. Au sol, ils constatent que quatre-vingt-dix litres de carburant sont nécessaires afin de remplir complètement le réservoir.

Le pilote précise que le tuyau de la pompe était insuffisamment déroulé lorsqu'il a essayé de remplir le réservoir avant le vol. Le pistolet était incliné de façon inhabituelle. Cette position a vraisemblablement empêché l'écoulement normal du carburant dans la goulotte de remplissage du réservoir.