

## INCIDENT

11 mai 2008 - avion immatriculé F-BGXC

<b>Événement :</b>	variations importantes du régime du moteur, atterrissage d'urgence en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	décision d'utiliser une pompe à carburant inadaptée pour l'avitaillement des aéronefs.

**Conséquences et dommages :** aucun.

**Aéronef :** avion Piper PA J3 C 65 « Cub ».

**Date et heure :** dimanche 11 mai 2008 à 17 h 40.

**Exploitant :** club.

**Lieu :** Ramillies (59).

**Nature du vol :** local.

**Personnes à bord :** pilote + 1.

**Titres et expérience :** pilote, 48 ans, PPL(A) de 1978, 801 heures de vol dont 235 sur type, 6 h 30 dans les trois mois précédents dont 2 h 30 sur type.

**Conditions météorologiques :** évaluées sur le lieu de l'incident : vent 060 / 10 kt, CAVOK, température 24 °C, température du point de rosée 6 °C, QNH 1016 hPa.

## CIRCONSTANCES

Après un premier vol de quarante-cinq minutes, le pilote décolle pour un autre vol local, en compagnie d'un membre de l'aéroclub qui souhaite découvrir cet avion. Après environ quinze minutes, à une hauteur de mille pieds, le moteur subit d'importantes variations de régime. Le pilote ne parvient pas à maintenir le vol en palier. Il atterrit dans un champ sans autre problème.

Au sol, le mécanicien constate des dépôts dans les réservoirs et dans les tuyauteries ainsi que dans le filtre à carburant qui est quasiment obstrué.

Avant le premier vol, le pilote a constaté que le réservoir de l'avion contenait une dizaine de litres de carburant et a décidé d'avitailler. Le niveau de la cuve à essence était trop bas pour utiliser la pompe habituelle. Le pilote a décidé d'utiliser la pompe manuelle de type Japy, placée sur la cuve. Cette pompe est uniquement utilisée pour vider le fond de la cuve, elle n'est pas destinée à être utilisée pour l'avitaillement. L'essence pompée par son intermédiaire n'est pas filtrée. Le pilote explique qu'il a utilisé un filtre en papier pour l'avitaillement. Aucun membre du club n'était présent lors de l'avitaillement. Seules quelques

personnes de l'aéroclub ont accès à la clé qui permet d'utiliser cette pompe. Le pilote faisait partie de ces personnes.

Le responsable de la gestion du carburant de l'aéroclub avait passé commande au fournisseur quelque temps auparavant. L'utilisation de la cuve avait été plus intensive que prévu. La livraison de carburant tardait, le niveau bas pour lequel l'utilisation du circuit d'avitaillement normal est encore possible avait été atteint.

Le pilote précise qu'il connaissait les conséquences que peut engendrer le fait d'avitailer sans utiliser le système de filtration normal. Il ajoute que son envie de voler l'a amené à ignorer ces risques.