

RAPPORT

Incident survenu le 21 avril 2010 à l'avion immatriculé F-GEKY

Événement :	panne d'essence lors d'un remorquage de planeur, atterrissage en campagne.
Causes identifiées :	vérifications insuffisantes avant la mise en route et lors du vol.
Facteur contributif :	choix erroné d'un réservoir de carburant lors de l'avitaillement.

Conséquences et dommages : aucun.

Aéronef : avion Robin DR 400-180 R « Remorqueur ».

Date et heure : mercredi 21 avril 2010 à 10 h 40.

Exploitant : club.

Lieu : Francin (73).

Nature du vol : remorquage de planeur.

Personne à bord : pilote.

Titres et expérience : pilote, 39 ans, VV de 1994, ITP de 2001, ITV de 2002, PPL (A) de 2002, 3 250 heures de vol dont 3 100 sur planeur, 70 heures sur DR 400 dont 30 sur ce modèle, 40 heures sur planeur et aucun vol sur avion dans les trois mois précédents et une heure sur planeur dans les vingt-quatre heures précédentes.

Conditions météorologiques : AD Chambéry Challes-les-Eaux (73) : vent 360° / 8 kt, CAVOK, température 20 °C, QNH 1015 hPa.

CIRCONSTANCES

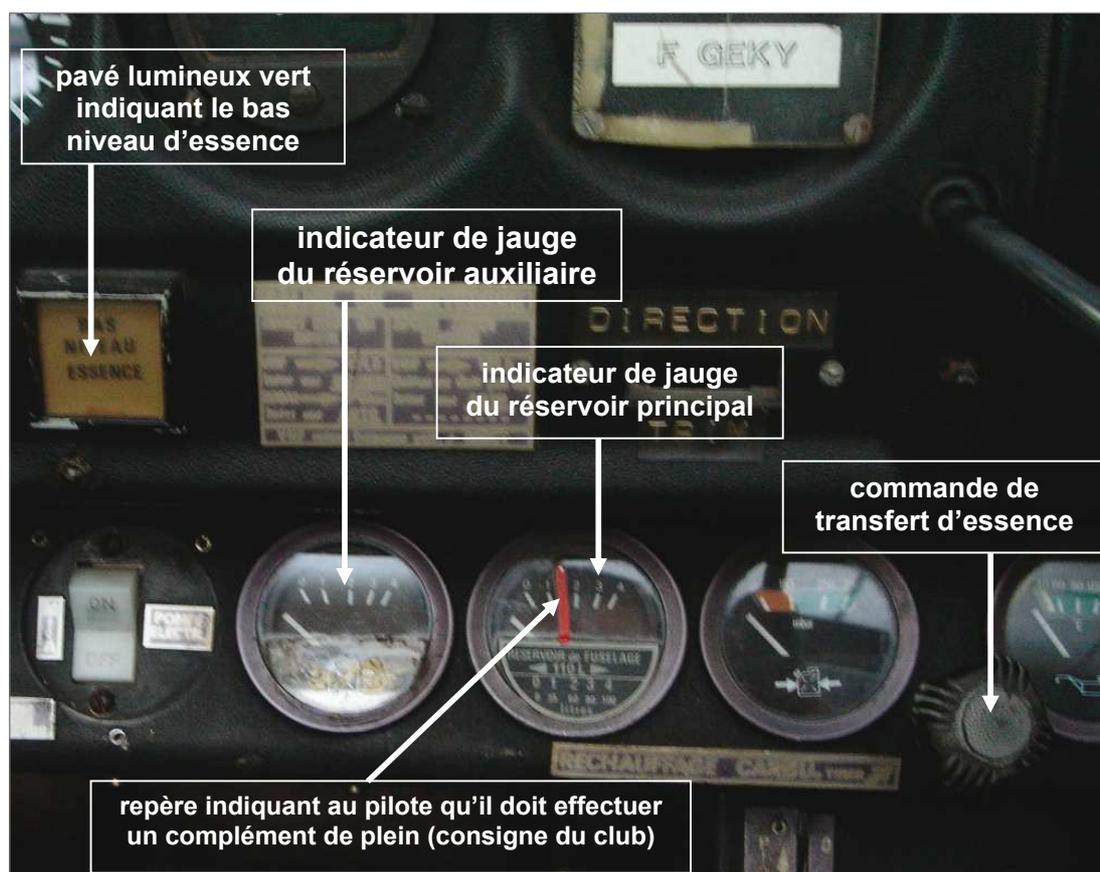
Pour le premier vol de la journée, le remorqueur décolle de la piste 33 non revêtue de l'aérodrome de Chambéry Challes-les-Eaux pour tracter un planeur dans le sud de la zone. Le pilote du remorqueur explique que lors de la montée, vers 1 700 mètres d'altitude, il constate que le moteur ne délivre plus de puissance. Il demande au pilote du planeur de se larguer. Après avoir recherché l'origine de la panne, il constate que le réservoir principal est vide et que le réservoir auxiliaire est plein. Il tire la commande de transfert de carburant du réservoir auxiliaire vers le réservoir principal mais ne peut redémarrer le moteur. Le débit du transfert est insuffisant pour permettre la remise en route.

Le pilote atterrit dans un champ répertorié par les vélivoles. Il avait décollé douze minutes auparavant.

Quelques jours avant, lors de son précédent vol, l'avion avait été ramené de Grenoble Le Versoud (36) à Challes-les-Eaux par un autre pilote. A son arrivée, celui-ci avait rempli le réservoir auxiliaire pensant remplir le réservoir principal. Ce pilote a une expérience importante du Jodel D 140 sur lequel le bouchon du réservoir principal se trouve à droite du fuselage alors que c'est l'inverse sur le DR 400. Il avait précisé la quantité d'essence ajoutée sur le carnet de route.

Le pilote du remorqueur précise que le jour de l'accident, il était le seul instructeur présent au club pour gérer le départ des planeurs et le remorquage. C'est avec un certain empressement qu'il est monté dans l'avion et a mis les contacts. Il a constaté, en regardant les indicateurs de jauge, qu'un réservoir était plein et que l'autre était vide. Il a mis en route sans avoir l'attention attirée par les deux témoins lumineux de bas niveau d'essence du réservoir principal se trouvant sur le tableau de bord. L'un, rouge, situé sur le bandeau supérieur du tableau de bord face à lui, l'autre, vert, constitué d'un pavé carré situé à gauche des jaugeurs (voir photographie ci-après). Dans sa hâte, il n'a pas utilisé la « check-list » présente à bord.

le système d'alarme d'indication de bas niveau de carburant ne présente pas d'anomalie.



vue partielle du tableau de bord



bouchon du réservoir auxiliaire coté droit du fuselage