

Incendie lors de la tentative de mise en route du moteur

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

Aéronef	Avion Robin R3000-160 immatriculé F-GKRB
Date et heure	6 avril 2014 vers 16 h 30 ⁽¹⁾
Exploitant	Club
Lieu	Aérodrome de Bourg Ceyzériat (01)
Nature du vol	Aviation générale
Personnes à bord	Deux pilotes et un passager
Conséquences et dommages	Aéronef légèrement endommagé

1 - DÉROULEMENT DU VOL

Deux pilotes et un passager prévoient de réaliser un vol entre Montargis Vimory (45), Dole Tavaux (39), Bourg Ceyzériat, Roanne (42) puis un retour vers Montargis. Le premier pilote effectue les deux premières étapes de la navigation. Arrivés sur l'aérodrome de Bourg Ceyzériat, ils avitaillent et font une pause de trente minutes. Le deuxième pilote est aux commandes pour la réalisation de la troisième étape. Il indique qu'il effectue les procédures « avant mise en route » puis « démarrage moteur » avec trois ou quatre injections de carburant. Le moteur ne démarre pas. Il applique la procédure « démarrage moteur noyé », le moteur démarre puis s'arrête tandis que la commande de richesse est amenée progressivement de « plein pauvre » vers « plein riche ». Alors qu'il essaie une seconde fois, des témoins sur le parking lui font signe d'arrêter car ils aperçoivent des flammes sous l'avion au niveau de l'échappement du moteur. Le pilote positionne les contacts magnétos et batterie sur OFF, puis les trois occupants évacuent l'avion. Un des témoins utilise l'extincteur à poudre portable de la station d'avitaillement et parvient à éteindre le début d'incendie.

2 - RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

2.1 Dommages

Le carénage inférieur du moteur au droit du pot d'échappement, le bloc des magnétos, le faisceau électrique, la tubulure d'admission d'air, la boîte à air et le filtre à air présentent des dommages liés à l'incendie.

2.2 Expérience du pilote et témoignage

Le pilote, titulaire d'une licence PPL(A) depuis 2010, totalisait 145 heures de vol dont 75 en tant que commandant de bord et 8 sur type. Il indique qu'il n'a pas pensé à vérifier l'indicateur de température d'huile du moteur et a appliqué la procédure de démarrage moteur froid.

2.3 Extrait de la check-list disponible dans l'avion.

Démarrage moteur
<ul style="list-style-type: none">•Injections manette: 4 moteur froid,0 moteur chaud•Gaz:2 cm.•Zone d'hélice:Dégagée.•Démarreur:Marche (30 s maxi).
Démarrage moteur noyé
<ul style="list-style-type: none">•Pompe électrique:Arrêt.•Mixture:Plein pauvre.•Manette des gaz:Plein gaz.•Démarreur:Actionné pendant 10 s.

3 - ENSEIGNEMENTS ET CONCLUSION

Le carburant qui s'est écoulé à la suite de nombreuses injections réalisées lors de la tentative de démarrage s'est enflammé, probablement au contact des parties chaudes du moteur ou du pot d'échappement.

L'absence de vérification de la température du moteur a contribué au choix incorrect de la procédure de démarrage à appliquer.