



## Rapport Sommaire

Concernant le présent accident, une enquête sommaire a été conduite selon l'article 46 de l'ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (OEIT). L'objectif du présent rapport est de tirer des leçons de l'incident.

<b>Aéronef</b>	PA-28-181	HB-PFA		
<b>Exploitant</b>	Groupe de vol à moteur de Porrentruy, Case postale 83, 2900 Porrentruy 2			
<b>Propriétaire</b>	Groupe de vol à moteur de Porrentruy, Case postale 83, 2900 Porrentruy 2			
<b>Pilote</b>	Citoyen français, année de naissance 1981			
<b>Licence</b>	Licence de pilote privé d'avions ( <i>Private Pilot Licence Aeroplane – PPL(A)</i> ) selon l'agence européenne de la sécurité aérienne ( <i>Euro-pean Aviation Safety Agency – EASA</i> ), établie par l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC)			
<b>Heures de vol</b>	<b>total</b>	167:08 h	<b>au cours des derniers 90 jours</b>	1:08 h
	<b>sur le type en cause</b>	42:21 h	<b>au cours des derniers 90 jours</b>	1:08 h
<b>Lieu</b>	Aérodrome de Bressaucourt (LSZQ)			
<b>Coordonnées</b>	---	<b>Altitude</b>	---	
<b>Date et heure</b>	10 avril 2017, 09 h 30 (LT = UTC + 2 h) Toutes les heures sont indiquées en heure locale			
<b>Type d'exploitation</b>	Privé			
<b>Règles de vol</b>	Règles de vol à vue ( <i>Visual Flight Rules – VFR</i> )			
<b>Phase de vol</b>	Au sol et roulage au sol / Vol stationnaire			
<b>Nature de l'accident</b>	Feu carburateur			
<b>Point de départ</b>	Aérodrome de Bressaucourt (LSZQ)			
<b>Point de destination</b>	Aérodrome de Bressaucourt (LSZQ)			
<b>Dommages aux personnes</b>	<b>Equipage</b>	<b>Passagers</b>	<b>Autres</b>	
Légèrement blessé	0	0	0	
Pas blessé	1	2	0	
<b>Dommages à l'aéronef</b>	Fortement endommagé		Moteur et capots	
<b>Autres dommages</b>	Aucun			

## Déroulement

Alors qu'il était stationné devant la colonne à essence, le pilote a essayé de démarrer le moteur : il a placé le réglage du mélange sur riche, enclenché les pompes d'appoint (booster pump), actionné trois fois la pompe d'amorçage manuelle (primer) et a déplacé la manette des gaz d'un centimètre vers l'avant à partir de la butée arrière. Lors de l'actionnement du démarreur, le moteur faisait mine de démarrer. Pendant environ 20 secondes, tout en actionnant constamment le démarreur, le pilote a bougé la manette des gaz de l'avant à l'arrière, ce qui a engendré une injection de carburant supplémentaire dans le carburateur, via la pompe de reprise. À nouveau, le moteur a fait mine de démarrer. Ensuite, le pilote a affirmé avoir suivi la procédure requise en cas de moteur noyé, sans pour autant que le moteur ne s'allume.

Puisqu'un autre pilote souhaitait faire le plein, le HB-PFA a été déplacé plus loin sur le tarmac. Afin de ne pas surcharger la batterie, le pilote a alors décidé de raccorder l'avion à une source électrique externe.

À la suite de cela, le pilote a, selon ses dires, à nouveau essayé de démarrer le moteur de l'avion en répétant la procédure requise en cas de moteur noyé. C'est alors que de la fumée blanche a commencé à s'échapper du moteur. Au début, le pilote ne s'est pas inquiété, puisqu'elle n'était pas dense. Il a alors éteint tous les appareils consommateurs d'électricité et a mis le bouton du sélecteur de réservoir de carburant sur « off ». Il est ensuite allé chercher un mécanicien afin de résoudre avec lui le problème de démarrage. Lorsqu'ils sont revenus vers l'avion, une épaisse fumée s'échappait du moteur et des flammes étaient également visibles. Le feu a pu être maîtrisé avec des extincteurs.

## Conclusion

Aucun dysfonctionnement technique n'ayant été remarqué après le feu, il semble que le feu dans le moteur se soit produit à cause d'une quantité de carburant inflammable trop importante. Sur la base de l'art. 46, al. 1, OEIT, le Service suisse d'enquête de sécurité renonce à des mesures d'enquête supplémentaires et conclut l'enquête de l'accident avec ce rapport sommaire.

Berne, 3 octobre 2017

Service suisse d'enquête de sécurité