



SYSTEME
de **GESTION**
de la **SECURITE**

Destinataires:

Adhérents ACDF

N°2BIS / 30-10-2015

REX : INCIDENT DU 03/10/15 A LFPE / Avion F-GUET

Pour un vol de prorogation, je décide de faire le plein avec FGUET, mise en route pompe sur ON, 8 injections mixture plein riche, un centimètre de gaz.

L'avion, démarrage « au quart de tour » je roule à la pompe pour avitailler, je coupe le moteur avec appauvrissement du mélange.

Une fois le plein fait, je remets le contact. L'indicateur de température m'indique que le moteur est froid, alors je place la mixture sur plein riche, pompe sur OFF, quatre injections et un centimètre de gaz.

Le moteur tourne environ 8 secondes, mais ne démarre pas. Je coupe et regarde si les manettes sont ok, je relève la tête et là je vois de la fumée sortir du capot !

Je coupe tous les contacts électriques et sors voir sous le capot. Je constate quelques flammes sur la tubulure d'échappement. Je vais prendre l'extincteur de 6 kg à poudre, je percute celui-ci et un seul jet permet d'éteindre les flammes.

Je me rends au club à pied au moment où mon instructeur arrive.

J'appelle le chef pilote, le président, mais les deux n'étaient pas joignables, je laisse un message sur leur téléphone, la tour ayant été prévenu par téléphone dans la foulée.

Avec l'instructeur, nous appelons le mécanicien de l'ACDF. Le mécanicien nous explique qu'il faut de suite nettoyer le moteur pour enlever la poudre très abrasive et que le feu sur la tubulure n'est pas très grave.

Nous nous rendons à l'avion, pour inspecter le moteur, aucune trace de brûlure n'apparaît, nous décidons de relancer le moteur en gardant l'extincteur à proximité. Mon instructeur le relance et celui-ci démarre au deuxième essai.

L'avion roule normalement et le moteur fonctionne correctement. Je nettoie celui-ci et plus aucune trace de poudre n'est visible.

Nous décidons de tester le moteur, celui-ci démarre sans problème, nous décidons de faire des tours de pistes pour vérifier que tout va bien. Après une heure quinze de vol tout c'est très bien passé et aucun souci moteur.

LE MOT DU CHEF-PILOTE

Rappel quant au démarrage des PA28 :

Démarrage à froid l'été : 3 ou 4 injections + pompe + 1 cm manette des gaz

Démarrage à froid l'hiver : 5 ou 6 injections + pompe + 1 cm manette des gaz

Démarrage à chaud l'été et l'hiver : **Pas d'injection + 1 cm manette des gaz**

Si moteur noyé : Manette des gaz à fond + plein pauvre. Dès que le moteur tousse, manette des gaz tout réduit + plein riche

UN COMPTE-RENDU INCIDENT DOIT ETRE REMONTE AUX DIRIGEANTS AEROCLUB DANS LES 72H00