



## **BULLETIN SECURITE DE L'ACDF**

**COMMISSION SGS**

**BULLETIN N° 16 DU 20 JUILLET 2019**

### **REX d'un vol (sans date)**

J'avais prévu un vol avec un ami pilote ulm. Je suis arrivé à 9h00 et j'ai préparé l'avion... Il s'agissait de faire une halte au Plessis-Belleville, puis un local nord/ouest et retour et ce pendant 1H/1H30.

A 10h00, après avoir consulté le carnet de vol, je détermine que l'avion a volé 1h00, mais il est indiqué "PP" ce que je traduis par "plein" et je constate le niveau de carburant très bas dans les réservoirs.

Par sécurité, je décide d'aller faire le plein mais l'Atis informe qu'il n'y aura pas de carburant jusqu'à 14h00. Je vérifie de nouveau les réservoirs et sans tige de niveau je me dis qu'il y a environ 2h de vol dans les réservoirs.

J'appelle le Plessis et demande s'il y a de quoi approvisionner. C'est ok pour le Plessis et ce à moins de 20 min de vol. On décolle...

Arrivé au Plessis, j'apprends que le responsable est en pause et ne revient que dans une heure. Nous décidons de déjeuner. A l'heure dîtes, j'apprends que la station ne prend aucune CB, ni carte total.

Pontoise est à 4 min, on confirme tout avec Pontoise avant de décoller. Sur ce court trajet, je fais l'erreur d'intégrer la classe D de Pontoise 1min trop tard. Je demande une directe en expliquant mon impératif même si je reste très calme. Je me fais remonter les bretelles par le contrôle, mais il m'accorde la longue finale. Je me confonds en excuses pour cette erreur, mais aussi parce que je me trompe dans mon immatriculation que je corrige en courte. Le contrôle reste courtois et me donne les procédures à l'arrivée comme au départ. Je remercie le contrôle pour sa diplomatie car mes deux erreurs ont résulté d'un moment d'incertitude...

Depuis que je pilote, je réalise qu'un seul moment d'incertitude peut déconcentrer un pilote.

### **REX du vol local du 17/05/2019 sur F-GIEJ, deux personnes à bord.**

Je suis arrivé au club environ 30 minutes avant de partir en vol pour un local.

Je discute donc rapidement avec le pilote du vol précédent et regarde le carnet de route pour faire un bilan carburant. Celui-ci m'indique avoir fait environ 3 heures de vol avant un plein complet. Dans l'idée de voler entre 1h et 1h30 maximum je décide de partir sans refaire le plein.

Lors de la pré-vol je constate un écart important dans les réservoirs.

Je pars en vol sur le réservoir le plus plein. Pendant ce local je me rends à Fontenay-Trésigny où j'effectue 3 Touch and Go. A la suite de ces exercices, je pars vers le sud Est pour pouvoir monter et

éventuellement passer au dessus de la couche de nuages qui est au alentour de 5500 pieds. Je monte à 6500 pieds et je fais quelques évolutions pour profiter de la vue.

A ce stade, 45 à 50 minutes de vol se sont écoulées. Je décide de rentrer sur Meaux et avant la descente, je change machinalement de réservoir en regardant tout de même la gauge qui semble indiquer plus de 10 gallons.

Retour sur Meaux, intégration dans le circuit et complet en 34 après 1h13 de vol.

Le lendemain un instructeur part en vol avec un élève et en refaisant le plein, celui-ci met 80 litres dans le réservoir qui était sélectionné. Soit 8 litres utilisables restants, soit moins de 15 minutes de vol.

J'ai croisé l'instructeur qui m'a signalé l'incident. **Le FI me sensibilise sur l'intérêt de repasser sur le réservoir le plus plein avant d'intégrer le circuit d'aérodrome.**

### ***Commentaire du pilote rédacteur du REX :***

- *Même pour un local, il est important avant de partir, de faire un petit programme de changement de réservoir. Surtout pour un vol supérieur à 30 minutes.*
- *Ne pas se fier aux gauges en vol.*
- *Si un trop gros écart est constaté en pré-vol, refaire le plein pour partir avec un avion bien équilibré.*
- *Repasser sur le réservoir le plus plein avant l'intégration.*

### **REX du pilote ayant effectué le vol précédent celui décrit ci-dessus :**

Compte rendu de la gestion des réservoirs du vol A/R Meaux-Esbly à destination de Châteauroux-Déole du 17/05/2019 avec le PA28 F-GIEJ.

Vol aller, seul à bord départ de Meaux avec les pleins complets à 10h25mn UTC. Deux changements de réservoirs ont été réalisés scrupuleusement après une demi-heure et une heure du départ. Arrivée à Châteauroux après 1h27mn de vol en ayant consommé à peu près une heure sur un réservoir et une demi-heure sur l'autre.

Vol retour, seul à bord, départ de Châteauroux sur le réservoir le plus plein à 14h49mn UTC sans avitailler. Les changements de réservoir du vol retour n'ont pas été mémorisés, deux hypothèses peuvent être avancées :

- soit un seul changement de réservoir après une demi-heure de vol,
- soit aucun changement de réservoir.

Arrivée à Meaux à après 1h26mn de vol.

Pour chacune des hypothèses et au retour à Meaux, les réservoirs ont été diminués à peu près de deux heures de vol pour l'un, une heure pour l'autre.

### ***Commentaires du délégué SGS***

### **RETOUR D EXPERIENCE (REX) : PROBLEMES DE CARBURANT**

*Un dysfonctionnement au sol ou en vol, quel qu'il soit (incident, accident, matériel, physique, communication, même si anodin à vos yeux) doit être rapporté afin d'être analysé par le comité sécurité pour être traité et servir à éviter qu'il ne se reproduise ou même de déclencher d'autres anomalies peut être plus graves.*

***Ce rapport doit être fait rapidement à l'aide de la fiche REX FFA disponible pour tous sur le site ACDF par le pilote !***

*Nous traitons aujourd'hui de 2 cas qu'il est important de vous relater. Ils n'ont pas fait l'objet de déclaration REXFFA car traités tardivement (dommage).*

*1° Un vol en avril sur PA 28 pour 1h30 maxi. Préparation, lecture carnet de route mention PP, traduit par plein complet, (plein plein), et noté 1 h de vol. Contrôle visuel des réservoirs, le niveau est bas mais pas de tige pour jauger ce qui reste. Le pilote pense disposer d'environ 2 h de vol. Décision (sage) de faire le plein. Mais pas de carburant sur LFPE, décision de partir au Plessis-Belleville après demandes d'infos carburant. Arrivés au Plessis, pas de responsable, pas possible carte total, il contacte Pontoise et après confirmation carburant disponible, vol pour Pontoise.*

*L'intégration en classe D de Pontoise se fait avec contact tardif, ce que reproche le contrôleur et erreur sur identification avion, rectifiée bien sûr. Ce dernier accorde une longue finale après explications sur l'urgence carburant.*

*Le pilote s'explique ces erreurs par une accumulation d'incertitudes qui l'ont décentré.*

**Constat : Bien connaître les termes et règles en vigueur sur notre club. Si besoin, demander, s'informer, reprendre éventuellement les textes sur site acdf. Le doute est à proscrire !! On ne part pas en vol avec un « peut être ». A noter que des stations carburant existent aux alentours de LFPE et pas trop éloignées. Bien prendre connaissance des cartes VAC pour bien prendre en compte les directives locales.**

*2° Vol sur PA 28 17 mai, projet de vol de 1h à 1h30. Arrivée du pilote 30 minutes avant pour préparation. Rencontre du précédent pilote qui a volé 3h après un plein complet. Vérification carnet de route et visu réservoirs. Il constate un écart important entre les 2 réservoirs. Départ en vol, et après 45 à 50 minutes de vol décide de rentrer à Meaux. Avant la descente, il change machinalement de réservoir en regardant la jauge qui indique rester environ 10 gallons (38 litres). Intégration et complet après 1h13 de vol.*

*Le lendemain un instructeur fait le plein et met 80 litres dans le réservoir que le pilote a utilisé pour atterrissage. Il ne lui restait dans ce réservoir qu'environ 10 l soit moins de 15 minutes de vol. Il a croisé l'instructeur qui lui a signalé l'incident et l'a sensibilisé sur l'intérêt de repasser sur le réservoir le plus plein avant d'intégrer un circuit d'aérodrome.*

**Constat : même pour un vol local il est important avant de partir de faire un petit programme de changement de réservoir. Connaître les capacités surtout utilisables des réservoirs. Pa28 plein 189 l dont 182 utilisables, languette=72l).**

**Ne pas se fier aux jauges en vol.**

**Si un trop gros écart est constaté en pré vol, refaire le plein pour partir avec un avion bien équilibré.**

**Repasser sur le réservoir le plus plein avant intégration.**

**Incontournable règle qui impose de garder une autonomie de 1 h de vol à l'arrivée à destination.**

**DELEGUE SGS DE L'ACDF : CLAUDE ASSALIT ☎ 06 70 02 70 36 [claud.assalit@live.fr](mailto:claud.assalit@live.fr)  
RESPONSABLE PEDAGOGIQUE : JEAN-CLAUDE PETIT ☎ 06 07 72 77 84**

**Extrait fiche REX ci-dessous**

France (Pilote) (/Home/Informations)

# Nouvelle déclaration : Aéronautique Club de France

Important : Cette fiche permet de rapporter un dysfonctionnement afin qu'il soit analysé par la commission prévention/sécurité du club. Il s'agit d'une action de prévention visant à éviter que ce type de dysfonctionnement ne se reproduise à l'identique, ou de façon similaire.

La fiche peut également servir à faire une proposition constructive en l'absence de tout dysfonctionnement.

Le rédacteur de cette fiche peut se présenter, ou garder l'anonymat.

**La session de saisie est ouverte pour 20 minutes, veiller à transmettre dans ce délai pour éviter la perte de la saisie suite à l'arrêt de cette session.**

*Complétez le formulaire. Les champs marqués par \* sont obligatoires*

Traitement de l'évènement	
<b>Cette déclaration concerne * :</b>	
Sécurité des vols (SV)	▼
<b>Votre fonction au moment de l'évènement:</b>	
Non défini	▼
<b>Nombre et type de personnes concernés:</b>	
ex : 1 controleur + 2 pilotes + ...	
<b>Lieu:</b>	
<b>Météo:</b>	
ex : CAVOK, Vent, Température, ...	
<b>Environnement:</b>	
Non défini	▼