

Suites données aux recommandations de sécurité

Accident survenu le 6 juin 2001 sur l'aérodrome de Rennes (35) au Grob G115 immatriculé F-GGOJ

Le Grob G115 décolle en piste 28 au niveau de la bretelle C. La distance utilisable pour le décollage est de 1 170 mètres. Peu après le décollage, le pilote signale des ratés moteur et tente d'effectuer un demi-tour par la droite. Lors de cette manoeuvre, l'avion s'écrase puis prend feu. L'épave est retrouvée à trois cents mètres du seuil de la piste 10, légèrement au nord de l'axe. L'avion est arrivé au sol sous une forte pente, sa partie avant a été entièrement détruite par l'incendie. L'état de l'hélice indique que le moteur ne délivrait pas de puissance. Il s'agissait du premier vol de l'appareil après une visite de cinquante heures.

Rapport d'enquête technique du BEA

Réception par la DGAC : 11 Juillet 2002

Recommandation 01

BEA (extrait)

Certains appareils dotés d'un réservoir unique et d'un robinet coupe-circuit d'essence (ou coupe-feu) sont munis d'un fil à casser de façon à confirmer la position ouverte du robinet. La vérification de la présence du fil à casser et de la position ouverte du robinet est parfois demandée dans le manuel de vol lors de la visite pré-vol intérieure. Cette action peut naturellement être occultée par le pilote, mais le mécanicien qui intervient sur l'appareil porte certainement une attention particulière à la mise sur position « Ouvert » et à la mise en place du fil à casser. Un tel dispositif permet d'avoir un robinet toujours ouvert en utilisation normale, ce qui aurait évité l'accident. En conséquence le BEA recommande :

Que la DGAC généralise à tous les aéronefs équipés d'un réservoir unique, dès lors que cela s'avère techniquement possible, la mise en place d'un fil à casser qui confirme la position ouverte du robinet.

Réponse de la DGAC

La DGAC est d'avis que la mise en pratique de cette recommandation risquerait d'avoir des conséquences négatives pour les raisons suivantes :

- 1) Le maintien du robinet sur la position ouverte peut avoir dans certains cas des conséquences plus graves.
- 2) La confusion entre un fil à casser et un fil à freiner interdirait la fermeture du réservoir.
- 3) De même, le grippage engendré par le maintien de la commande dans une position pourrait également empêcher la fermeture du réservoir.

L'avis des détenteurs de certificats de type d'aéronefs d'aviation générale a été recueilli. Aucun avion dont Socata est détenteur du certificat de type n'est équipé de réservoir de carburant unique. Isoire Aviation et Apex Aircraft ont confirmé l'avis de la DGAC.

Compte tenu de ces éléments aucune action n'est envisagée par la DGAC pour donner suite à cette recommandation.

Degré d'avancement (06 Décembre 2007)



100%

[Contacts](#) [Mentions légales](#) [Plan du site](#)