



n° **8** Bulletin de sécurité **SGS**

DÉCEMBRE 2020

EN **S** EMBLE
A **G** ISSONS
POUR LA **S** ÉCURITÉ DES VOLS

ÉDITO

Ce bulletin, comme tous les ans, est l'occasion de vous faire part de l'ensemble des événements qui se sont produits en cette courte année 2020 très particulière liée aux contraintes sanitaires.

Les statistiques de l'accidentologie en France révèlent que de nombreux événements sont liés à une mauvaise ou inexistante préparation du vol.

Avant une reprise des vols, vérifiez bien la validité de vos documents de vol, licence fédérale et pilote, médical, vol 90 jours, vol annuel avec instructeur.

Pensez à solliciter un instructeur pour un vol d'entraînement, ils sont là, non pour vous tester mais pour corriger les petits défauts de pilotage que vous pourriez acquérir.

Pour les pilotes utilisant des PED (« Portable Electronic Design ») comme aide et/ou moyen de navigation, je vous invite à lire les informations suite au symposium DSAC sur l'emballage des batteries lithium, voir le lien «<https://www.ecologie.gouv.fr/symposium-securite> ». L'emballage thermique est rare, il n'y a pas de signe avant coureur mais lorsqu'il survient, le phénomène est extrêmement rapide avec fort dégagement de fumée et de flamme. Les recommandations principales sont : un chargement complet de la batterie, une bonne ventilation, une protection contre le soleil et l'écrasement, et si possible une utilisation non permanente, surtout en condition de température extérieure élevée. Il faut également disposer d'une solution de repli (préconisé papier) en cas de défauts des PED afin de continuer sa navigation en toute sécurité...

Nous déplorons sur la période de mi-décembre 2019 à mi décembre 2020 un atterrissage sur un terrain en herbe à usage restreint sans autorisation, habituellement fermé en hiver qui s'est soldé par un embourbement de l'aéronef et un accident matériel sur le YO qui a dû être immobilisé 5 mois. Fort heureusement aucun accident corporel n'est à déplorer. Les assurances Avion vont fortement augmenter en 2021 : supprimer les accidents ne peut qu'aider les finances du club.

La sécurité est le résultat de la vigilance de chacun alors continuons ensemble à respecter les règles et à minimiser au mieux les risques que nous impose notre activité, pour que notre plaisir de voler puisse pleinement s'exprimer.

Patrick Lachouette—Correspondant Prévention et Sécurité

Événement n°1 (décembre 2019 DR 400-160-PG)

Un pilote exécute un « posé-décollé » sur un terrain à usage restreint sans autorisation (activité du club local suspendue tous les hivers) sur une piste en herbe détériorée, et s'enlise après avoir laissé deux sillons sur toute la longueur de piste

Analyse :

Le pilote, récemment breveté, a fait preuve d'un excès de confiance à la limite de l'inconscience associé à une très mauvaise préparation de vol car ce terrain, étant à usage restreint, nécessitait une autorisation, il aurait eu l'information que le terrain est fermé trois mois en hiver.

Événement n°2 (février 2020 DR 400-160-YO)

Un élève pilote en tour de piste sur Bron réalisant des « posé-décollés » supervisés par son instructeur perd le contrôle de l'aéronef lors de la remise de gaz, vient percuter une balise située à 60 mètres de l'axe de piste et endommage fortement l'intrados, entraînant une immobilisation de l'avion 5 mois.

Analyse :

L'élève pilote, chaussé de ses bottes de motos, nous a indiqué une perte de sensibilité du palonnier qui, associé à la puissance et au poids d'un 160 cv, ont été les facteurs aggravants de cette perte de contrôle. Incident très pénalisant pour le club à cause de l'immobilisation de l'avion.

Événement n°3 (juin 20120 DR 400-120 QT)

Un pilote à la verticale de Valence pour une intégration aperçoit le voyant pression huile s'allumer et le manomètre de pression d'huile revenir à zéro. Il demande un atterrissage d'urgence et exécute un circuit court.

Analyse :

Au sol il constate qu'un disjoncteur est déclenché. Après un appui sur celui-ci, tout redevient normal. L'incident ne s'étant pas reproduit, le pilote a dû par inadvertance le déclencher. Une rapide vérification des instruments et disjoncteur aurait réglé l'incident en vol mais, étant au-dessus du terrain, le pilote a choisi l'atterrissage d'urgence. **Il est important de bien relire et connaître les check-lists d'urgence.**

Événement n°4 (juin 20120 DR 400-160 PG)

Un pilote en finale, après avoir collationner à l'ATC « Numéro 1, rappel finale », oublie de contacter la tour et atterrit sans clairance. Une fois au sol il présente ses excuses à l'ATC pour cet oubli.

Analyse :

Le pilote tout en surveillant les paramètres expliquait à son passager la procédure d'atterrissage. **Lors d'un atterrissage on doit uniquement se concentrer sur la procédure et les paramètres et demander le silence aux passagers.**

Événement n°5 (août 2020 DR400-120-KQ)

Un pilote, lors du roulage, s'aperçoit d'un manque de puissance et interrompt son décollage. Une fois au parking, il constate que les magnétos sont sur la position « Left ». Il demande un nouveau départ qui se passe sans problème.

Analyse :

Il reconnaît avoir lu la check-list mais ne pas avoir réellement vérifié la bonne exécution de chaque item. **Il faut lire et vérifier « réellement » chaque étape.**

Événement n°6 (septembre 2020 DR 400-120 GE)

En tour de piste, un élève et son instructeur, constate qu'un autre avion a un problème de réception radio et orbite sur le point MS. En accord avec la tour, il décide d'aller le rejoindre, pour le ramener sur BRON. Une fois au sol, le mécanicien de Bron a réparé la radio.

Analyse :

Cet événement montre que lorsqu'un aéronef est en difficulté, on peut proposer son assistance à l'ATC dans un but sécuritaire.

Événement n°7 (octobre 2020 DR 400-160 YO)

La tour demande à un élève pilote en attente sur A1 s'il est prêt pour un départ rapide. La tour lui demande de s'aligner et d'attendre. Puis elle communique avec deux autres appareils. Subitement la tour autorise l'élève au décollage voyant un autre avion en courte finale, mais l'élève met 8 secondes avant de mettre les gaz et ne tient pas son axe. Apercevant le conflit tardivement, la tour demande une remise de gaz + virage gauche à l'avion en courte finale. L'instructeur reprend immédiatement les commandes et vire à droite pour s'écarter de l'axe : les deux aéronefs se retrouvent très proches mais évitent la collision.

Analyse :

Fort trafic ce jour où l'accumulation d'événements aurait pu se terminer par une collision (gestion du trafic par l'ATC et demande de baïonnette gauche au lieu de droite, approche trop rapide avion en final, délai de réaction de l'élève trop lent et mauvaise tenue de l'axe). **Il faut rester vigilant et attentif à l'environnement pour être prêt à toute action rapide en cas de rapprochement conflictuel.**