



1

Bulletin de sécurité **SGS** • DECEMBRE 2013

EN **S** EMBLE

A **G** ISSONS

POUR LA **S** ECURITE DES VOLS

EDITO

L'année 2013 qui se termine aura vu se mettre en place les premières briques indispensables à la création de notre ATO :

- mise en place des Fiches de Notification d'Evènements ou FNE
- signature de la lettre de coordination entre les SGS d'ADL et notre aéroclub.
- signature d'une convention concernant les engagements de sécurité pris par le club avec le CRA22, dans la cadre d'une démarche sécurité de la FFA.

Mais tout d'abord qu'est ce que le Système de Gestion de la Sécurité et à quoi sert il ?

C'est une démarche et une organisation interne, destinées à améliorer la sécurité des vols. Le socle du dispositif est le recueil puis l'analyse au sein d'une commission de sécurité, des incidents ou des événements notifiés qui sont considérés comme les "précurseurs" d'un futur accident possible. Il est alors de la responsabilité du club, de prendre toutes les mesures (information des pilotes, actions de formation continue, amélioration des procédures club et des équipements) pour éviter au maximum toute nouvelle occurrence de l'incident.

Chaque pilote fait partie intégrante du dispositif, il est donc indispensable qu'un incident qu'il a notifié spontanément n'entraîne pas de sanction mais lui permette de comprendre les causes ayant conduit à l'incident. Ceci servira de retour d'expérience pour les autres pilotes aussi bien que pour l'équipe dirigeante du club.

Ajoutons enfin que le SGS est une obligation réglementaire européenne indispensable pour obtenir l'approbation de notre ATO, prévue pour le printemps 2014 (Part-FCL/ORA.GEN.200 Système de gestion).

Le Bulletin de sécurité des Ailes Lyonnaises qui paraîtra au moins deux fois par an, relatera de manière anonyme, les incidents ayant émaillé la période précédente.

Je vous souhaite de passer d'excellentes fêtes de fin d'année et d'effectuer vos futurs vols en toute sécurité.

Christian Jaume
Correspondant Prévention-Sécurité
sgs@aileslyonnaises.com

Evènement n°1 (mai 2013)

Sortie de piste en DR400-160, peu avant le taxiway A2, après un atterrissage à Bron en piste 16, sans dégâts matériels. La sortie de piste est probablement due à une rafale de vent de travers non annoncée par le contrôle, mais inférieure au vent de travers maximum démontré.

Recommandations :

- Relire les conseils de la rubrique "Atterrissage par vent de travers sur notre site (Piloter / Sécurité des vols) et les particularités dans la conception du train avant du DR400
- Entraînez vous régulièrement au vent de travers avec un instructeur (à LFLS si le vent est de secteur N ou S)
- Pensez à vous dérouter en cas de vent de travers fort et imprévu (LFLS, LFLR ...) et appelez le club.

Evènement n°2 (juin 2013)

Découverte par un instructeur d'un boîtier métallique en alu qui pendait derrière les palonniers du PG. C'était l'encodeur d'altitude du transpondeur qui avait été mal fixé suite aux travaux de rénovation de l'avionique.



Recommandation :

- La visite prévol doit inclure une observation soignée de l'habitacle (liberté des gouvernes, palonnier, breakers, sortie des volets, fixations des objets, ceintures inutilisées attachées...)

Evènement n°3 (mai 2013)

Quasi collision du PA28 avec avion de ligne au décollage de Lyon St-Ex. Notre PA28 transitait de MS vers EA en VMC au dessus d'une couche de stratus (OVC 400). Le contrôleur autorise à croiser les axes, en gardant en vue le décollage. Le pilote du PA28 ne signale pas assez tôt qu'il n'a pas la vision du sol et qu'il ne peut pas assurer son espacement. Le PA28 croise la trajectoire du décollage. Le pilote de l'avion de ligne recevant un avis de trafic TCAS (TA), stoppe sa montée initiale à 1660ft puis redescend à 1512ft sans avoir eu le visuel sur le trafic avec lequel il est en conflit.

Recommandations :

- Dans un espace aérien encombré, s'efforcer de bien suivre la situation du trafic autour de soi (situational awareness).
- Avoir une attitude "proactive" vis à vis du contrôle : Indiquez au contrôleur ce que vous pouvez faire et ce que vous n'êtes pas capable de faire.
- Signaler immédiatement le visuel comme l'absence de contact visuel.



Evènement n°4 (juin 2013)

Suite à un déroutement mal préparé de Challes les Eaux vers Chambéry, le pilote arrivant de SW s'intègre directement en étape de base gauche pour la piste 36, en l'absence des Services de contrôle de Chambéry. Il coupe la route d'un appareil en vol d'instruction qui est déjà dans le circuit et qui effectue un exercice d'encadrement. Le chef pilote de l'aéroclub basé se plaint un peu plus tard à notre club par téléphone.

Recommandations :

- Prendre connaissance des notams non seulement du terrain de destination mais aussi de tous les terrains de dégagement envisagés.
- Relire si nécessaire l'arrêté du 17 juillet 1992 concernant les procédures d'intégration sur un aérodrome. [à télécharger sur le site web, rubriques Piloter-Règlementation-Arrêtés&Décrets]
- Le schéma mental erroné dans lequel s'est placé notre pilote aurait pu être évité avec un suivi attentif des communications radio des autres appareils (conscience de la situation - situational awareness)

Evènement n°5 (août 2013)

En vol école sur PG, l'instructeur, a un doute sur la précision de l'anémomètre et demande à son élève de majorer systématiquement ses vitesses d'évolution. Après vérification en atelier, une guêpe s'était effectivement introduite dans la prise statique de droite entraînant la surestimation des indications de l'anémomètre.

Recommandations :

- A la prévol, inspection soigneuse du tube pitot, des prises statiques, et de l'avertisseur de décrochage.
- Après le vol, remettre en place les équipements de protection fournis pour chaque appareil (caches pitot et statiques). Signaler leur absence.
- Surveiller la cohérence des indications du badin pendant la course initiale de décollage
- S'entraîner à l'occasion d'un vol de contrôle avec un Instructeur, à la perte d'indication anémométrique (préaffichages assiette/puissance - actions en cas de déclenchement de l'avertisseur de décrochage)

Evènement n°11 (novembre 2013)

Anémomètre optimiste de 10 à 15 km/h sur le GE dû à un tuyau prise statique débranché.

Recommandations : identiques à ci dessus

Evènement n°6 (juillet 2013)

Quasi collision en début de vent arrière 01 à Valence entre le PA28 et un appareil en branche vent traversier. Le pilote en place droite du PA28 a dû agir sur les commandes pour éviter l'autre appareil (distance estimée de croisement 30 mètres). L'info de trafic avait été (peut-être) retardée, puis sûrement oubliée par le contrôleur, qui avait perdu le contact radar avec le LA du fait des limitations de la couverture radar.

Recommandations :

- Être toujours attentif aux communications radio des autres appareils pour acquérir puis garder une connaissance précise de son environnement.
- Toujours assurer la surveillance extérieure par balayage visuel, afin d'assurer l'anti-collision même si l'on est en contact radio avec un contrôleur TWR ou SIV.

Evènement n°7 (septembre 2013)

Accrochage du strobe droit du LA avec le montant de la porte du hangar lors de la rentrée de l'avion par un pilote seul. La roulette de nez était bien sur la ligne jaune Mais le train principal était mal placé. Le strobe droit est légèrement tordu sans être cassé.

Recommandation :

- Le PA28 ayant la plus grande envergure de la flotte, essayer si possible de se faire aider pour le manoeuvrer, en prenant un maximum de précautions.

Evènement n°8 (septembre 2013)

Plainte du service navigation aérienne de Bron. Notre pilote au départ de Bron, est autorisé par le SOL 121.7, à rouler vers le point d'attente et à rappeler sur 118.1, sans ajouter "au point d'attente". Le pilote débute le roulage et passe immédiatement sur la fréquence 118.1. Entre temps le SOL rappelle le pilote sur 121.7 alors que ce dernier n'est plus à l'écoute.

Recommandation :

- Le roulage doit toujours être effectué en contact avec la fréquence avec la fréquence SOL sauf instruction explicite du contrôleur SOL, ou bien du contrôleur TWR à l'arrivée.

Evènement n°9 (novembre 2013)

Accrochage de l'aile droite du PG avec un PA32 privé en stationnement, lors d'un repoussage à la main depuis les pompes à essence vers la position de parking adjacente. Des rayures constatées sur l'aile du PG mais cône de queue arrière du PA32 nécessitant une réparation avant le départ de l'appareil. L'accrochage est dû à un défaut de surveillance des deux pilotes effectuant la manoeuvre, alors que ceux-ci cherchaient à éviter une flaque d'eau stagnante après la pluie.

Recommandations :

- Un recul à la main demande beaucoup d'attention de la part de tous les participants à la manoeuvre
- Information du SGS d'ADL, gestionnaire de Bron, sur les problèmes de l'aire de trafic des clubs (manque de planéité, eau stagnante, absence de lignes de guidage au sol lisibles)

Evènement n°10 (octobre 2013)

Après un atterrissage court en piste 36 à LFHS, le pilote remet de la puissance pour dégager rapidement en bout de piste, en entendant qu'un autre appareil s'est annoncé en finale. Dans la précipitation, le pilote freine trop tard, rate la bretelle puis tente un demi tour avec une vitesse excessive, ne lui permettant pas de rester sur la partie revêtue et d'éviter un plot de balisage. Il choisi alors de sortir dans l'herbe où l'avion s'embourbe sans dégâts.

Recommandations :

- Dès lors que l'on est n°1 à l'atterrissage, on doit ignorer toute pression que peuvent exercer les autres pilotes par leurs messages. La remise de gaz est toujours une option pour l'appareil qui suit.
- La décélération après l'atterrissage doit s'effectuer impérativement sur l'axe de piste.
- Un contrôle correct de votre appareil après l'atterrissage, doit vous conduire à devoir remettre légèrement des gaz en amorçant le virage de dégagement de piste.