



n° **2** Bulletin de sécurité **SGS** • JUIN 2014

EN **S** EMBLE

A **G** ISSONS

POUR LA **S** ECURITE DES VOLS

EDITO

Ce premier semestre 2014 aura vu une augmentation sensible du nombre de FNE (de 10 à 12), ce qui est une très bonne chose car cela indique que l'habitude du "reporting" s'est instaurée chez nos pilotes.

Je rappelle à cette occasion que le processus d'analyse des FNE n'a aucune finalité répressive mais seulement préventive, par la diffusion à toute notre communauté du retour d'expérience de chacun.

Concernant les problèmes techniques sur nos avions, certains d'entre vous ont pu hésiter entre faire une FNE ou bien un signalement sur Aérogest. Pour les aider, prenons l'exemple, d'un phare ou un feu de navigation remarqué "en panne" pendant une visite prévol; dans ce cas précis, **faites un signalement technique** dans Aérogest **mais ne faites pas de FNE**.

Dans AEROGEST, sur la page "MENU PILOTES" (après login), cliquez sur "Ajout Signalement" en haut à droite, choisissez l'immatriculation de l'avion puis saisissez votre signalement.

Si c'est un incident technique en vol qui a engagé votre sécurité, **faites un signalement technique et une FNE** (comme par exemple : un blocage de la commande de gaz en vol, une panne électrique totale ...)

Si c'est un problème technique que vous considérez comme récurrent vous pouvez aussi faire une FNE.

La FNE peut être anonyme, mais si vous avez indiqué votre nom, je m'efforcerai de vous informer de la suite donnée à votre notification.

Sachons rester à la hauteur de nos engagements pris en tant qu'ATO, pour le bénéfice de tous, tout en préservant notre plaisir de voler.

Christian Jaume
Correspondant Prévention-Sécurité
sgs@ailleslyonnaises.com

La communication initiée depuis l'Assemblée Générale de 2013, donc antérieure à notre approbation ATO, semble avoir porté ses fruits.

Au vu du nombre relativement important d'évènements reportés, la FNE est désormais démystifiée. Ces évènements ainsi que les recommandations associées, forgent en nous une félicité, nous incitant à croire que ces bulletins de sécurité vous convaincront définitivement de l'utilité du SGS.

Bons vols en toute sécurité.

Gilles Rabilloud
Responsable pédagogique

Evènement n°1 (janvier 2014)

Perte de freinage sur la roue droite du PA28 à l'atterrissage en piste 16 à Bron

Recommandation :

- En VA ou en finale, avant de bien mettre vos talons au plancher, pensez à mettre vos freins en pression de façon à détecter une éventuelle perte de liquide de freins ou bien la présence d'air dans le circuit.

Evènement n°2 (février 2014)

Pendant une séance de manutention dans le hangar, peinture enlevée sur l'aileron d'un Robin avec l'hélice de l'appareil déplacé. Le propriétaire a été avisé.

Recommandation :

- Toujours exercer un maximum de précaution lors du déplacement des avions dans le hangar. Nous sommes tous exposés à ce risque dans ce hangar trop encombré.

Evènement n°3 (janvier 2014)

Pas de suivi dans Aérogest des signalements consignés. Risque de voir les pilotes négliger l'utilisation de cette rubrique.

Recommandations :

- Le suivi des signalements est depuis, systématiquement renseigné dans AEROGEST par notre responsable mécanique. Quand une réparation ne peut pas intervenir immédiatement, la raison et le délai sont indiqués. Si l'appareil peut néanmoins être remis en vol, une icône d'avertissement avec une bulle explicative apparaît dans EASYWINGS en haut de la colonne de l'avion concerné.
- Toujours consulter sur AEROGEST la liste des signalements techniques avant la prise en compte de votre appareil.

Evènement n°4 (février 2014)

Au départ de Bron en TB20 en piste 16 avec la clearance IFR obtenue, le pilote autorisé par la TWR à s'aligner et à maintenir derrière un Beech 1900D au départ, s'aligne puis décolle ensuite sans l'autorisation du contrôleur.

Recommandations :

- Toujours se poser la question "suis je bien autorisé au décollage" avant d'appliquer la puissance.
- On peut aussi adopter une symbologie ou une mention particulière sur son log de nav comme par exemple **I** pour l'alignement seulement, et **T** quand autorisé à décoller.

Evènement n°5 (février 2014)

Panne du bandeau d'éclairage tableau de bord et des voyants en mode nuit sur le GE due à un transistor grillé.

Recommandation :

- De nuit, ne pas oublier sa lampe de secours obligatoire

Evènement n°6 (janvier 2014)

Depuis la rénovation du PG chez Robin, l'ampèremètre à point milieu a été remplacé par un voltmètre moins lisible, ne permettant pas de constater immédiatement un défaut de charge.

Explication :

- D'après les schémas électriques du constructeur, le précédent modèle était aussi un voltmètre mais de type différent. Robin préconise de conserver le nouveau modèle de voltmètre, qui est actuellement le seul approuvé par le constructeur.

Evènement n°7 (janvier 2014)

Sur le KQ, non signalé d'un choc en vol avec un oiseau, malgré des traces de sang visibles sur train avant, constatées par le pilote suivant à la visite prévol.

Lors du déplacement manuel de l'hélice, bruit de frottement dû au déflecteur d'air qu'il a fallu refixer.

Recommandations :

- Signaler tout incident en vol même mineur.



Evènement n°8 (février 2014)

Confusion de piste à Saint-Rambert. Atterrissage en piste 19L malgré ses messages d'auto-information émis pour la 01L.

Analyse :

- Schéma mental erroné du pilote, aggravé par la confiance liée à la présence d'un autre pilote à côté de lui.

Evènement n°9 (mars 2014)

Panne électrique totale après décollage ayant entraîné COM, GPS, transpondeur, et jauges hors service

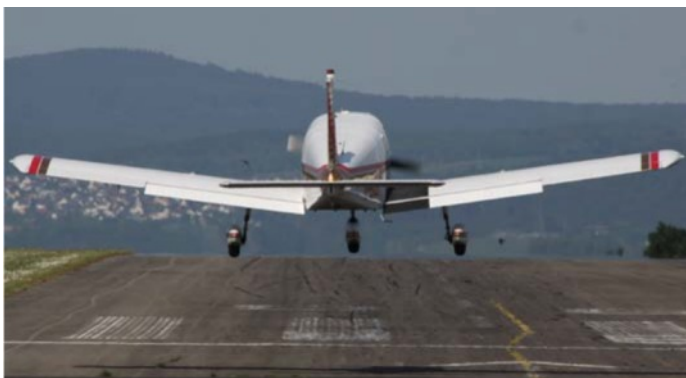
Analyse :

Faux contact sur l'excitation d'alternateur, ayant entraîné la disjonction du breaker d'alternateur.

La batterie s'est ensuite progressivement épuisée.

Recommandations :

- Le voyant de charge, la tension et les breakers doivent être surveillés régulièrement par le pilote (balayage périodique et méthodique des yeux)
- Lorsque l'alternateur débite correctement, la tension du bord doit être d'environ 14 V sur un système 12 V (DR400), et de 28 V sur un système 24 V (PA28 et TB20).



Evènement n°10 (mai 2014)

Embardée gauche à l'atterrissage en piste 34 à Bron sur DR400, ayant provoqué la destruction d'un feu latéral de balisage de piste et un enfoncement du carénage de roue droite.

Analyse :

- acceptation préalable d'une finale 34 alors que la piste 16 était en service (changement de stratégie peut être tardif, risque de léger vent arrière)
- vitesse excessive (130 km/h) au toucher des roues, situation aggravée par le réapport de puissance juste avant le toucher, pour ne pas atterrir avant le seuil décalé. Le décalage vers l'aval, du point d'aboutissement sans apport de puissance aurait permis de résorber l'excès de vitesse, tout en assurant un toucher des roues en aval du seuil
- le recouplage aux palonniers de la roulette de nez d'un DR400 à vitesse élevée (manche ramené vers l'avant trop tôt) rend les corrections de trajectoire au sol très délicates.

Evènement n°11 (juin 2014)

En croisière, en vol d'instruction entre St Rambert et Vienne, blocage de la manette des gaz sur 2000 tr/min. L'appareil rentre à Bron à vitesse réduite et se pose en utilisant la mixture pour étouffer le moteur en finale

Analyse:

Blocage du flexible de la commande gaz dans sa gaine; c'est actuellement une pièce qui n'a pas de potentiel.

Recommandations :

- Se rappeler que pour tous nos avions, un régime minimum de 2000 tr/min, en plaine (pourra être supérieur selon la température, l'altitude, la masse ...) permet a priori de se dérouter calmement vers un terrain accessible.
- Par contre, une puissance inférieure à 2000 tr/min ne permettra pas de tenir le palier; adopter selon les circonstances, une vitesse égale à $1.45 \times V_s$ (si des évolutions sont prévues) puis la vitesse de finesse max.
- Si aucun terrain n'est rapidement atteignable, se préparer à un atterrissage en campagne.

Evènement n°12 (juin 2014)

Lors d'un vol sur PG, avec instructeur à bord, l'équipage constate un manque de puissance en croisière avec l'impossibilité de dépasser 2500 tr/min.

L'usage du réchauffage carburateur fait chuter le régime de 400 à 500 tr/min en vol, et de 800 tr/min au sol.

Explication technique :

Problème identifié en atelier sur le carburateur après son démontage. Le carburateur devra être échangé.

Recommandations :

- A la mise en puissance au décollage (plein gaz statique) les DR400 doivent avoir un minimum de 2200 tr/min et le PA28 un minimum de 2300 tr/min.
- Pendant la course au décollage, surveiller l'activation du badin, le régime devant augmenter de l'ordre de 100 tr/min jusqu'à la vitesse de rotation, du fait du pas fixe de l'hélice.

MONOXYDE DE CARBONE - CO
PENSEZ A CONTRÔLER LA PLAQUETTE DE
DETECTION COLLEE SUR LE TABLEAU DE BORD.
A LA VISITE PREVOL ET PENDANT LE VOL.
LE CODE COULEUR EST INDIQUE SUR LA PLAQUETTE.