



n° **3** Bulletin de sécurité **SGS** • AVRIL 2015

EN **S** EMBLE

A **G** ISSONS

POUR LA **S** ECURITE DES VOLS

EDITO

Les 9 derniers mois qui se sont écoulés depuis l'édition du bulletin SGS n°2, auront vu une diminution sensible du nombre de FNE. Est ce que cela est dû à des circonstances favorables ou bien notre niveau de sécurité se serait-il si rapidement amélioré ? Je veux bien le croire mais je ne peux que vous encourager une fois de plus à faire des notifications, pour nous permettre d'analyser ces événements afin de pouvoir mettre en garde les autres pilotes du club sur des situations que vous avez vécues, et auxquels ils n'ont peut-être pas encore été confrontés.

Je vous rappelle une fois de plus que le processus d'analyse des FNE n'a aucun caractère répressif et a pour simple but la prévention.

Cette année 2015 verra des évolutions au niveau du REX FFA, qui fait doublon avec les procédures SGS des ATO (environ 100 clubs actuellement approuvés sur 614), pouvant priver le REX FFA de la remontée d'événements d'intérêt général, traités au niveau des SGS locaux.

A terme, tous les aéroclubs FFA, qu'ils aient mis en place un SGS ou non, vont se voir doter d'un logiciel (développé par le concepteur d'AEROGEST), permettant de faire remonter vers le REX FFA les événements qui ont valeur pour tous. Dans chaque club un modérateur pourra sélectionner les événements qui seront remontés au niveau national, en tout anonymat bien sûr. Nous vous en reparlerons, car ce logiciel nécessitera la saisie sur informatique des FNE.

Enfin, la FFA va lancer cet été une campagne de sécurité basée sur la diffusion d'affiches que vous trouverez en avant première dans ce bulletin.

Les beaux jours approchant, je vous souhaite d'effectuer de belles très navigations en toute sécurité.

Christian Jaume - Correspondant Prévention-Sécurité
sgs@ailleslyonnaises.com

Evènement n°1 (octobre 2014) DR400 - 160 - PG

Lors d'une manutention dans le hangar, accrochage entre PG et KUM. Plexi de protection du feu de nav du KUM cassé.

Rappel :

- 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°2 (août 2014) PA28 - 160 - LA

Après libération de la piste 34 par le taxiway A3, le pilote ne marque pas l'arrêt en sortie de piste, alors qu'il n'a pas reçu d'instruction de roulage vers le parking. Remarque faite par le contrôleur qui ajoute aimablement "vous faites tous cela chez vous, je vais faire une fiche".

Rappel : RCA 3 - 5.3.1.2

Position "Piste dégagée" : position où est donnée la clairance pour rejoindre l'aire de trafic. C'est une limite de responsabilité entre le contrôle Tour et le contrôle Sol

Recommandation :

En sortie de piste, en l'absence de clairance "explicite" de poursuivre le roulage, on marque le STOP, hors servitudes de piste bien sûr.

Cf note d'information Ailes Lyonnaises du 24/08/2014 : Conduite à tenir avant et après dégagement de piste



Evènement n°3 (octobre 2014) DR400 - 120 - KQ

Pendant le roulage au départ de Bron, le pilote repasse sur 128.125 le temps de vérifier le QNH, au moment où le contrôleur SOL le rappelle pour lui signaler l'approche d'un hélicoptère.

Recommandations :

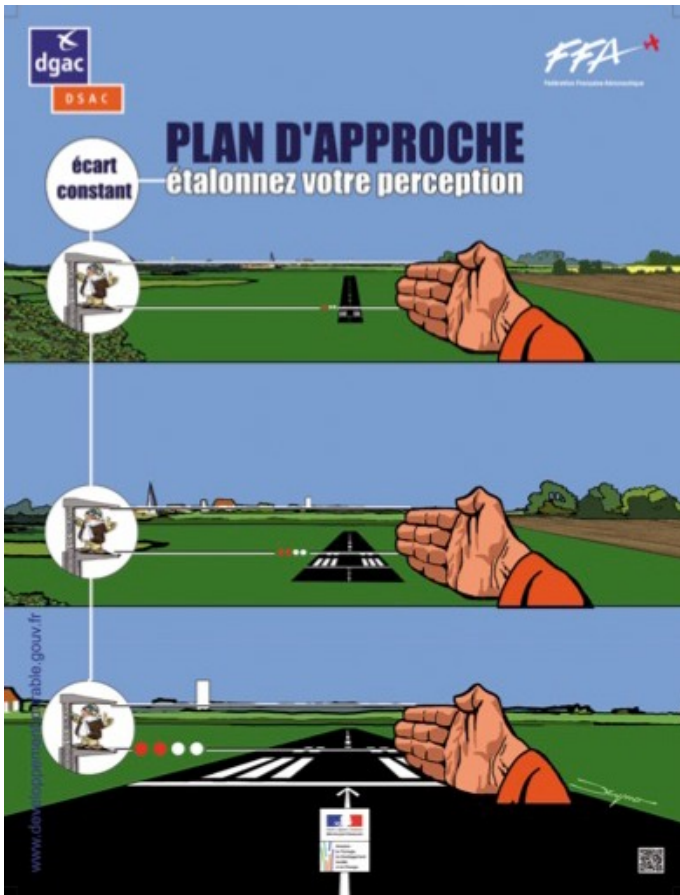
- Même si votre aéronef est équipé de deux radios, il est recommandé par les examinateurs de toujours demander à quitter la fréquence de contrôle pour écouter un ATIS plutôt que de se mettre en double écoute (à appliquer impérativement pendant les tests).
- Dans ce cas précis, où l'appareil n'était équipé que d'une seule radio, le plus simple était de demander directement au contrôleur sol la confirmation du QNH.
- *Cf note d'information du 24/08/2014 : Utilisation des fréquences SOL et TWR*

Evènement n°4 (janvier 2015) DR400-120-KQ

Un instructeur s'étonne de l'absence de tableau de perfos atterrissage dans la section 7 du manuel de vol du KQ équipé d'une hélice de type 54, alors que le tableau figurant en section 5 concerne l'hélice standard de type 56 (section 1.06).

Réponse :

- Après vérification, il ne manque aucune page au manuel de vol de l'avion. Le constructeur a fait le choix de ne pas publier de tableau de perfos atterrissage pour l'hélice de type 54, considérant que la différence de performances est négligeable par rapport à l'autre type d'hélice.



Evènement n°5 (janvier 2015) PA28 - 160 - LA

Accrochage de la porte du hangar avec l'aileron droit du PA28. Eclat de peinture et bosse sur le volet.

Rappel :

- 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°8 (mars 2015) DR400 - 120 - GE

Avant son arrivée à Lapalisse, le pilote s'enquiert auprès du SIV Clermont de la présence éventuelle de parachutages sur l'aérodrome.

La réponse du SIV de Clermont est négative.

A l'arrivée sur la fréquence de Lapalisse (123.350), le pilote entend l'appel d'un largueur para en descente, 2000 ft en vent arrière.

Le largueur est en fait à Avignon-Pujaut, sur la même fréquence, mais 145 NM plus au sud.

Anomalie signalée au SIV Clermont au départ.

Rappel :

- L'AIP - GEN 3.4.3.2 précise la portée opérationnelle spécifiée des fréquences ATS.
Le pilote ne devrait pas utiliser une fréquence au delà des limites suivantes :
 - A/A (Air-Air) : 16 NM et 3000 ft /AAL
 - AFIS : 16 NM et 3000 ft /AAL
 - TWR : 25 NM et 4000 ft/AAL
 - APP : 25 NM et FL100 (*petites approches*)

Evènement n°6 (mars 2015) DR400 - 120 - GE

Forte odeur d'essence en vol. Le vol est écourté. Lors du complément de plein, du carburant s'écoule sous l'avion. Pompiers (SSLIA) et Air Total prévenus par ADL.

Analyse :

Le réservoir central présentait une fuite dans la partie supérieure du réservoir, où se situe l'orifice de la jauge de carburant. Deux interventions successives ont été réalisées :

- changement du joint d'étanchéité qui était coupé
- changement de la jauge de carburant

Recommandations :

- Ne pas hésiter à (faire) prévenir la tour de contrôle ou ADL en cas de déversement de carburant au sol (pour aviser SSLIA et AirTotal).
- Sur la station d'avitaillement, appliquer rigoureusement les mesures de sécurité (prise de masse en place, tous contacts coupés, téléphones mobiles sur arrêt, passagers hors du périmètre de sécurité, interdiction de fumer)

Evènement n°7 (mars 2015) DR400 - 160 - PG

A la visite prévol, le breaker de l'alternateur est découvert ouvert (disjoncté). La batterie est faible au démarrage ce qui laisse penser que la disjonction est probablement intervenue au cours d'un vol précédent.

Recommandations :

- Le voyant de charge, la tension et les breakers doivent être surveillés régulièrement en vol 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).