



n° **4** Bulletin de sécurité **SGS** • JUIN 2016

EN **S** EMBLE

A **G** ISSONS

POUR LA **S** ECURITE DES VOLS

EDITO

Déjà 14 mois se sont écoulés depuis la publication du précédent bulletin SGS. Dans cette période sont intervenues deux sorties de piste au décollage sur DR400, qui par chance, n'ont pas entraîné de dommages aux avions, mais qui auraient très bien pu avoir des conséquences beaucoup plus graves.

Il est bien dommage que la conférence récemment organisée sur les spécificités du train avant du

DR400 ainsi que le décollage et l'atterrissage par vent de travers n'ait pas réuni plus de participants! Faut il rappeler que le club nous confie des machines de plus de 200 000 € au prix du neuf, qui exigent de notre part de la rigueur et de la maîtrise. Ajoutons à cela un certain nombre d'intrusions régulières en espace aérien contrôlé de classes D ou C sans contact radio, dont une en situation d'airprox avec un avion de ligne: il serait certainement possible d'éviter ces intrusions par une meilleure préparation sur carte de la trajectoire prévue, même pour des vols courts, et en contrôlant en vol la cohérence, entre la trajectoire planifiée, l'estime, la situation observée et les indications données par les moyens de radio-navigation dont le GPS.

Le 15 novembre 2015 a vu la mise en application d'un nouveau règlement européen (UE 376/2014) nous obligeant à notifier à la DSAC-CE dans un délai de 72 heures tout événement relatif à la sécurité des vols. Tout manquement aux exigences de ce règlement est passible d'une amende administrative pouvant atteindre 7500 €. Je ne peux que vous encourager une fois de plus à nous déposer vos FNE rapidement dans la boîte aux lettres spécifique en salle pilotes, ou nous les transmettre par mail, afin que nous puissions les traiter et analyser au plus vite. Ne cherchez pas à savoir si votre FNE doit faire ou non l'objet d'une notification, nous nous chargerons de faire le tri. Je vous rappelle une fois de plus que le processus d'analyse de ces FNE n'a aucun caractère répressif et a pour simple but la prévention des risques liés à notre activité.

Les beaux jours arrivant enfin, je vous souhaite d'effectuer de très beaux vols en toute sécurité.

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



Quelque soit leur expérience, tous les pilotes sont invités à s'entraîner à maintenir un axe à l'atterrissage comme au décollage, pour éviter le genre de désagréments mentionnés ci-dessus. Même si la largeur de la piste de Bron ne constitue pas une incitation à la rigueur, vous tirerez le plus grand bénéfice de ce type d'exercice,

Gilles Rabilloud - Responsable Pédagogique
responsable.pedagogique@ailleslyonnaises.com

Evènement n°1 (mars 2015) DR400 - 120 - GE

Inquiétude du pilote à l'intégration dans le circuit de Lapalisse suite à appel d'un trafic "PARA" en vent arrière vers 2000 ft alors que le SIV de Clermont avait signalé "aucun parachutage en cours".

Explication :

Le largueur était en fait à Avignon-Pujaut (même fréquence).

Rappel :

Les fréquences ATS ont une portée opérationnelle spécifiée dans l'AIP - GEN 3.4.3.2

Ne pas les utiliser en dehors des volumes prescrits:

- 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°2 (avril 2015) DR400 - 120 - KQ

Lors d'une grève ATC à Bron, l'ATIS indique que l'AUTO-INFO doit être effectuée sur la fréquence 118,1 alors qu'un NOTAM indiquait que c'est la fréquence 119.3 qui devait être utilisée (fréquence TWR/APP de LFLS).

Explication :

SNA Bron contacté, répond que le NOTAM erroné avait été préparé par le SNA-CE de LFLS.

Evènement n°3 (juin 2015) DR400 - 160 - PG

Déjà aligné en piste 34, le pilote décolle sans autorisation.

Analyse :

Par trafic radio chargé, le pilote a confondu une instruction donnée à un autre avion avec sa propre clairance de décollage.

Recommandation :

- Avant d'appliquer la puissance de décollage, toujours se poser la question "suis je bien autorisé au décollage".
- Dans le doute, ne pas hésiter à rappeler le contrôleur.
- Pourquoi ne pas adopter une symbologie ou une mention particulière sur son log de nav comme tracer par exemple un **I** pour la clairance "alignez vous piste xx et attendez", qui devient un **T** (pour take-off) quand on est autorisé à décoller.

Evènement n°4 (juin 2015) DR400-160-PG

Sortie de piste au décollage d'une piste 07 avec un vent du 340°/08 kt. 4 personnes à bord. Pas de dommages à l'avion.

Analyse :

Mauvais positionnement de la gouverne de profondeur au décollage, rendant les corrections aux palonniers sans effet pendant l'accélération initiale, puis corrections suivantes erronées, ayant conduit à la perte de contrôle de la trajectoire.

Aspect Facteurs Humains : pilote peu entraîné en solo malgré sa conformité aux obligations du club + effet faussement rassurant de la présence d'autres pilotes à bord.

Recommandations :

- Voler régulièrement pour avoir l'occasion d'être confronté à des conditions de vent variées. Efforcez vous d'assurer toutes les tâches même en présence d'un deuxième pilote à côté de vous.
- Prendre connaissance de la présentation disponible sur le site web concernant les spécificités du train avant du DR400 et les précautions à prendre au décollage et à l'atterrissage particulièrement par vent de travers.
- Une bonne habitude serait, au décollage comme à l'atterrissage, de s'astreindre sur la trop large piste de Bron à rester sur l'axe de piste matérialisé, quelles que soient les conditions de vent rencontrées.
- Lorsque c'est possible, sollicitez votre instructeur préféré pour refaire un entraînement par vent de travers.

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

Atterrissage dur sur roue droite à cause du changement brusque de direction du vent de force 15 kt à l'atterrissage sur un terrain en bord de mer. Pas de dégâts matériels.

Recommandation :

Attention aux terrains de bord de mer ou ceux dont la température de la piste est très élevée, car ils peuvent compliquer rapidement votre atterrissage.

Evènement n°6 (Novembre 2015) DR400 - 160 - PG

Au départ de Bron, après une sortie par BR improvisée suite au refus de transit par Lyon-St Ex, le pilote coupe trop tôt sa trajectoire en direction de Belley et passe 2 NM à l'intérieur de la limite sud de la CTR D de LFLL sans contact radio. Pas de FNE déposée par le pilote qui ne s'est d'ailleurs pas rendu compte de son intrusion.

Analyse :

Ce pilote expérimenté, pratiquant le vol montagne, reconnaît avoir agi de manière routinière, sans chercher à contrôler sa position sur la page MAP du GTN650.

En outre le pilote avait choisi de rester franchement en dessous de 2500' pour ne pas avoir à contacter Lyon-Info.

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

Lors d'un tour de la ville de Lyon, intrusion verticale à 4500 ft dans la TMA de Lyon classée C au dessus de 2500 ft.

Le pilote n'était pas contact avec le SIV.

Pas de FNE déposée par le pilote qui ne s'est pas rendu compte de son intrusion.

Analyse :

Le pilote a décollé par conditions météo CAVOK à Bron mais peu après SA, s'est trouvé confronté à la présence de stratus à l'ouest de la ville et a entrepris de monter au dessus de la couche qui se densifiait. Il s'est alors polarisé sur ce problème en envisageant un éventuel demi-tour, ce qui l'a incité à rester à l'écoute de la fréquence TWR de Bron.

Il a omis involontairement l'existence de l'espace de classe C au dessus de 2500 ft.

Evènement n°8 (avril 2015) DR400 - 120 - GE

Lors de la visite Prévol le pilote constate un mauvais serrage de la jauge à huile. Lors du vol précédent, de l'huile est remontée par le fût et a giclé dans le compartiment moteur.

Rappels :

- De l'intérêt d'une visite prévol complète et rigoureuse
- Attention au serrage de la jauge à huile, ni trop, ni pas assez

Evènement n°9 (juin 2015) DR400 - 120 - KQE

Cache empêchant le débattement du palonnier droit au roulage au sol, après le vol retour de vol.

Rappel :

- De l'intérêt d'une visite prévol complète et rigoureuse et de la vérification "commandes libres et dans le bon sens" avant décollage.



Evènement n°10 (février 2016)

Lors de la sortie du hangar d'une dizaine d'avions, léger dommage à la gouverne de direction d'un appareil d'un autre club. Aéroclub concerné avisé.

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°11 (février 2016) DR400 - 120 - PEG

Lors d'un vol BIA (tour de la ville de Lyon) intrusion verticale jusqu'à 2900 ft en espace de classe C dont le plancher est à 2500 ft. Signalé par le pilote à Bron TWR 118,1 et par une FNE au retour du vol.

Analyse :

Défaut de vigilance du pilote concernant le respect du plafond de l'espace de classe G, distrait par les explications données aux élèves.

Recommandation :

- Attention au risque de manque de vigilance lorsque vous emmenez des passagers, tout particulièrement lors des vols BIA pour lesquels la répétition des vols peut entraîner une certaine fatigue du pilote.

Evènement n°12 (mars 2016)

En sortant du hangar l'avion d'un autre club, l'aile droite heurte le montant de la porte. Feu de navigation droit tordu. Aéroclub concerné avisé.

Rappel :

La saturation du hangar qui nécessite de déplacer beaucoup d'avions, dont ceux d'autres club pour atteindre le sien, nécessite beaucoup de précaution.

Evènement n°13 (avril 2016) DR400 - 160 - PG

Sortie de piste au décollage de Bron en piste 16 avec un avion proche de la masse max, avec 4 personnes à bord. Pas de dégâts matériels.

Notification à la DSAC-CE.

Analyse :

Mauvais contrôle aux palonniers des effets du couple moteur plein gaz et du vent travers gauche. Connaissance insuffisante des spécificités du train avant du DR400 "

Recommandations : (identiques à l'évènement n° 4)

- Prendre connaissance de la présentation disponible sur le site web concernant les spécificités du train avant du DR400 et les précautions à prendre au décollage et à l'atterrissage particulièrement par vent de travers.
- Une bonne habitude serait, au décollage comme à l'atterrissage, de s'astreindre sur la trop large piste de Bron à rester sur l'axe de piste matérialisé, quelles que soient les conditions de vent rencontrées.
- Lorsque c'est possible, sollicitez votre instructeur préféré pour refaire un entraînement par vent de travers.

Evènement n°15 (avril 2016) DR400 - 120 - KQ

En vol d'instruction en tours de piste à Bron, la manette de gaz se bloque d'abord sur plein gaz puis a pu être ramenée sur le régime de 2000 tr/min.

L'instructeur qui a repris les commandes, effectue l'atterrissage en modulant la puissance moteur à l'aide de la commande de mélange (étouffoir).

L'avion est arrêté de vol et confié à l'atelier d'entretien.

Analyse :

Le gicleur de ralenti (pièce métallique) a cassé puis bloqué le papillon des gaz avant d'être retrouvé tordu au fond du carburateur.

Carburateur a été changé.

Notification DSAC et OSAC effectuée par l'atelier d'entretien. Notification à la DSAC-CE effectuée par le club.

Evènement n°15 (avril 2016) DR400 - 160 - PG

Aligné en piste 34 à Bron en attente d'une autorisation de décollage, le pilote entend que le contrôleur autorise un autre appareil à l'atterrissage sur la même piste.

Remarque immédiate faite au contrôleur qui corrige alors son erreur.

Recommandation :

- Toujours suivre les communications radio à l'intention des autres trafics (situational awareness).
Le contrôleur comme le pilote sont les verrous qui vont permettre de détecter leurs erreurs réciproques.

Evènement n°16 (mai 2016) DR400 - 120 - GE

A l'occasion d'un vol circulaire depuis Bron avec transit par la verticale de Lyon St Ex, lors de son retour par le sud, intrusion dans la CTR D de LFLL.

Recommandations : (identiques à l'évènement n°14)

- Ne pas considérer un vol local comme un vol de routine
- Anticiper mentalement les changements de trajectoire en vérifiant la cohérence entre la trajectoire prévue (log de nav), l'estime, la situation observée, et les indications données par les aides radio-électriques.
- Utiliser le GPS en mode graphique ou éventuellement la fonction Direct-To vers le repère à contourner, pour disposer d'une indication de distance par rapport à ce point.



Evènement n°14 (avril 2016) DR400 - 160 - PG

Lors d'une sortie par BR, le pilote tourne par erreur trop tôt vers LFKP, puis commet une intrusion dans la CTR D de St Ex, en situation d'AIRPROX avec un appareil commercial.

Le pilote risque de faire l'objet d'une mesure disciplinaire de la part de la DSAC-CE.

Recommandations :

- Ne pas considérer un vol local comme un vol de routine
- Anticiper mentalement les changements de trajectoire en vérifiant la cohérence entre la trajectoire prévue (log de nav), l'estime, la situation observée, et les indications données par les aides radio-électriques.
- Utiliser le GPS en mode graphique ou éventuellement la fonction Direct-To vers le repère à contourner, pour disposer d'une indication continue de distance par rapport à celui-ci.

