



n° **6** Bulletin de sécurité **SGS** • NOVEMBRE 2018

EN **S** EMBLE

A **G** ISSONS

POUR LA **S** ECURITE DES VOLS

EDITO

Depuis le précédent bulletin de sécurité des vols, un accident matériel et deux incidents graves ont été recensés, dont certains peuvent être attribués à un manque d'attention ou de rigueur de la part des pilotes concernés. Nous savons que les conséquences de ce type d'incident peuvent coûter cher au club, par le coût des réparations et par la perte d'exploitation qu'elle induit pendant le temps des travaux. En outre, elle prive les autres pilotes de la disponibilité d'un appareil pendant cette même période. En dehors des incidents rapportés ici, nous avons pu constater récemment que certains pilotes ignoraient les consignes d'exploitation. Pour preuve, cet été lorsque les températures étaient très élevées, la méconnaissance par certains de la consigne "Gestion du moteur par forte chaleur" qui avait été émise il y a seulement deux ans, à la suite d'une panne moteur après décollage, due à un phénomène de vapor lock. Il faut rappeler une fois de plus, la nécessité de notifier tout événement relatif à la sécurité du vol par le biais des FNE dans un délai de maximum de 72 heures; c'est une obligation réglementaire. Tout cela est détaillé dans le Manuel d'Exploitation et dans le Manuel SGS de l'ATO que tout pilote se devrait de connaître. Enfin les signalements techniques dans Aerogest sont parfois oubliés, privant le pilote suivant et le responsable mécanique de prendre connaissance d'une anomalie éventuelle. Tout cela démontre que la culture de sécurité n'est pas suffisamment ancrée dans l'esprit de certains. Cela malheureusement ne se décrète pas et nécessite un effort de chacun, dirigeants, instructeurs et pilotes. Les instructeurs tout particulièrement, doivent être la courroie de transmission entre les responsables de l'ATO et les pilotes. Ce sont eux qui, à l'occasion des vols de contrôle et de prorogation des pilotes brevetés, peuvent faire les rappels indispensables à ceux dont la routine a pu émousser inexorablement les connaissances au fil du temps.

A l'approche du terme de mon mandat, je souhaiterais que nous puissions toutes et tous mieux nous imprégner de cet esprit de sécurité, qui ne peut pas tolérer l'amateurisme. Élever toujours et encore notre niveau de sécurité, permettra de continuer à pratiquer notre activité en toute confiance.

A cette condition seulement, voler pourra rester un plaisir unique.

*Christian Jaume - Correspondant Prévention & Sécurité
sgs@aileslyonnaises.com ou fne@aileslyonnaises.com*

Nous comptons sur nos successeurs pour insuffler une nouvelle dynamique, afin que les vœux formulés ci-dessus puissent être réalisés, et permettent à chacun de s'épanouir dans son activité en toute sécurité.

*Gilles Rabilloud - Responsable Pédagogique
responsable.pedagogique@aileslyonnaises.com*

Evènement n°1 (jan 2018) DR400 - 120 - GE

Au retour d'un vol, avec l'intention d'effectuer un touch-and-go en piste 16, le pilote ressent du schimmy après avoir posé la roulette de nez. Le pilote soulage la roulette de nez par une action à cabrer et interrompt son décollage.

Analyse :

Cet appareil suite à GV récente, avait besoin d'un resserrage au niveau de la jambe de train avant, 50 heures après remontage (non critique d'après notre atelier d'entretien).

Evènement n°2 (fev 2018) DR400 - 120 - KQ

Panne d'émission pendant 10' sur la fréquence de Lyon-Info.

Analyse :

Défaillance de l'alternat pilote qui a été changé.

Recommandations :

- En cas de panne d'alternat, pensez à brancher votre casque à la place copilote, en utilisant l'alternat du manche copilote.
- Toutes nos radios sont conçues pour couper l'émission en cas d'émission continue de plus de 30" (l'émission sera rétablie automatiquement dès que l'alternat sera relâché)
- Pour les autres cas de panne, seuls les PG et UM sont équipés d'une 2ème VHF 8.33 Mhz avec leur propre antenne
- Pensez à afficher le code SSR 7600 de panne radio pour aviser l'ATC que vous avez perdu le contact avec lui

Evènement n°3 (Avril 2018) DR400 - 120 - GE

Multiples incidents à Bron par un pilote très expérimenté mais non familier avec l'environnement de la TMA Lyon.

- confusion au départ entre le point de sortie NW de LFLY avec le point NW de LFLS

- intrusion verticale en classe C interrompue grâce à la surveillance radar exercée par la TWR de Bron

- A l'occasion d'un exercice d'encadrement, gêne une finale IFR du fait de la mauvaise compréhension de ce que lui demandait l'ATC

Analyse :

C'est la preuve que par manque de préparation quelqu'un d'expérimenté peut commettre beaucoup d'erreurs successives du fait de sa méconnaissance de l'environnement aéronautique de Bron.



Evènement n°4 (juin 2018) DR400-120-KQ

Mise en route puis roulage avec la barre de tractage restée engagée dans la roue avant. La barre s'est détachée en roulant vers le point d'attente, sans avoir touché l'hélice et sans que le pilote ne s'en rende compte.

Analyse :

- Le pilote était seul, il avait effectué la visite prévol dans le hangar puis après avoir sorti son appareil, le pilote s'est éloigné pour rentrer d'autres appareils en laissant la barre en place. A son retour, la visite prévol ayant été effectuée, le pilote est monté en venant du secteur arrière de l'appareil sans remarquer que la barre était encore en place.

- La check-list avant mise en route n'a pas été correctement suivie puisque celle-ci comporte bien la mention :

BEQUILLE + 3 FLAMMES >>> ENLEVEES, A BORD

Recommandations :

- Ne jamais laisser un avion avec une barre de tractage en place. Si vous souhaitez la garder à proximité, détachez la barre et placez la au sol, calée derrière la roulette de nez.
- Une fois à bord, reprenez toujours votre check-list depuis le début pour n'oublier aucun élément

Evènement n°5 (Juin 2018) DR400 - 160 - PG

Oubli de rétraction des volets en fin de montée et pendant 10 premières minutes de croisière au dessus de l'arc blanc.

Recommandation :

Effectuez une check palier-croisière (de mémoire si celle-ci ne figure pas dans votre check-list avion). Par exemple : *volets rentrés, paramètres de croisière affichés, pompe électr. coupée (recommandé 1000 ft AGL), phares coupés, altimètre et conservateur de cap réglés et vérifiés*

Evènement n°6 (Juillet 2018) TB20 - UM

Mise en route et roulage du hangar jusqu'à l'essence avec la barre de tractage encore fixée au train avant.

Après avoir enlevé la barre, le pilote ne remarque pas que l'hélice est endommagée et s'apprête à effectuer son vol jusqu'à ce qu'un problème d'EFIS ne l'amène à y renoncer au point d'attente.

L'avion a été arrêté plusieurs semaines.

Analyse :

- La check-list AVANT MISE EN ROUTE n'a pas été utilisée

Recommandations :

- Le CdB doit être très attentif à la délégation des tâches lors de la préparation d'un avion à plusieurs pilotes car il reste seul responsable du moindre oubli dans sa mise en oeuvre.
- Utiliser la check-list pour mettre en route le moteur, même pour un simple déplacement sur l'aire de trafic
- Ne volez que reposé et en pleine possession de vos moyens.
- Effectuez vos visites prévol avec soin, les dégats sont souvent constatés lors de la visite prévol du vol suivant.

Evènement n°7 (Juillet 2018) DR400 - 160 - PG

Croisement face à face dangereux en sortie par NW avec un appareil de notre club de retour vers Bron, qui s'apprêtait à contacter la TWR en ayant laissé son transpondeur sur OFF depuis son décollage de Villefranche.

De fait l'ATC ne pouvait pas fournir d'information de trafic.

Recommandations :

- Le transpondeur doit toujours être en fonctionnement sur ALT, que le vol soit contrôlé ou non. Il en va de la sécurité de tous les appareils, y compris des appareils commerciaux.

Evènement n°7 - suite des recommandations :

- Anticipez vos appels d'environ 5 minutes avant de pénétrer dans une zone soumise à clearance.
- En sortie de CTR, si la TWR a clôturé les communications avec vous, par précaution, restez encore à l'écoute de Bron TWR quelques minutes pour avoir connaissance d'un éventuel trafic à proximité, rentrant sur Bron et dont l'appel serait tardif.

Evènement n°8 (Juillet 2018) DR400 - 120 - GE

Un pilote croisé dans le hangar prétend ne jamais avoir eu à compléter le niveau d'huile d'un avion ce qui laisserait penser qu'il ne sait peut être pas où se trouve la réserve d'huile.

Recommandations :

- Si vous ne savez pas, ou plus, où trouver de l'huile, un entonnoir et un chiffon, n'hésitez pas à demander. Idem pour le nécessaire permettant de nettoyer le pare-brise et les bords d'attaque au retour de votre vol.
- Une copie de la clé permettant d'ouvrir nos placards dans le hangar commun (signalés par un autocollant Ailes Lyonnaises) est attachée à chaque trousseau de clés avion.

Evènement n°9 (Juillet 2018) DR401 - 160 - YO

Le pilote trouve lors de sa visite prévol, un étui à lunette rigide coincé derrière les palonniers et risquant de bloquer ceux-ci.

Recommandation :

- D'où l'intérêt de faire une visite prévol dans le détail

Evènement n°10 (juillet 201) DR400 - 120 - GE

A la visite prévol, le pilote constate qu'un écrou de fixation du carénage de roue du train principal droit est fortement desserré.

Rien n'avait été signalé à la suite des vols précédents.

Recommandations :

- D'où l'intérêt de faire une visite prévol dans le détail
- N'oubliez pas au retour du vol, de faire vos signalements techniques dans Aerogest.
- Avant votre vol, consultez les signalements déposés par les pilotes précédents et si une anomalie ou une panne y est indiquée, référez vous à la Liste Minimum d'Equipements de l'appareil, qui est glissée dans la pochette de chaque carnet de route, pour savoir si le vol est possible. Si un équipement en panne n'y figure pas interrogez le responsable mécanique ou à défaut un instructeur pour savoir si vous pouvez effectuer le vol. Sinon renoncez au vol.

Evènement n°11 (septembre 2018) DR400 - 120

Sortie de piste 34 à Bron d'un pilote breveté BB, en progression PPL parti pour un vol local avec un vent du 010° / 4 kt et qui rencontre à son retour un vent du 220° / 13 kt maxi 17 kt. Pas de dégâts matériels.

Analyse :

Dans ce cas précis, le pilote ne pouvait pas avoir connaissance d'une aggravation apparue dans le TAF qui a été émis après qu'il soit parti préparer l'avion.

Recommandations :

- Si votre maîtrise du vent de travers est faible, fixez vous des minimums personnels plus exigeants que la valeur maxi indiquée dans le manuel de vol (démontrée par un pilote d'essais) et envisagez le déroutement vers un terrain avec des conditions de vent plus favorables ou une piste mieux orientée.