Bulletin du Sécurité N°1

Novembre 2008

Voici la rubrique régulière que je souhaite diffuser afin d'attirer l'attention des pilotes de l'ACAM sur des retours d'expériences qui peuvent être profitable à tous.
L'étude de ces évènements peut donner lieu à des modifications de procédures.au sein du club.

1 - Lecture de la Check List au parking

Cette Check List est courte mais indispensable pour terminer correctement un vol.
En effet, trois incidents avérés ont montré que des avions avaient été garés dans le hangar avec la batterie sur marche.

- QF avec la batterie et le réchauffage Pitot sur ON, mais l'anticollision sur OFF. Conséquences le cache Pitot a brûlé. Heureusement que quelqu'un est passé dans le hangar et a repéré la fumée, car une surchauffe sous un réservoir d'essence n'est pas une situation d'avenir pour les avions, le hangar et le club.

- NN même événement, mais le réchauffage Pitot sur OFF. Conséquences, bien que l'anomalie ait été détectée le jour même, les pilotes qui ont voulu partir le lendemain n'avaient plus de batterie.

- QF idem : batterie et alternateur ON, anticollision OFF, plus d'autres anomalies qui montrent que les procédures n'ont pas été correctement effectuées.

Pour éviter ce genre de problèmes, la Check List « au parking « a été modifiée sur tous les avions. Maintenant vous pouvez lire :

Tous interrupteurs sur OFF (sauf anticollision)……VERIFIER

Ceci permettra, au cas où, de voir rapidement, de l'extérieur, un oubli de coupure de la batterie.

Commentaires

Les Check Lists sont les derniers remparts contre l'erreur,
Les lire dans toutes les phases du vol minimise les risques.

2 - Approche non stabilisée

Je vous soumets un REX d'un pilote qui démontre avec évidence les inconvénients d'une approche non stabilisée.

Conditions

Terrain : LFNG : Montpellier Candillargues - Piste en dur 15 / 33 de 900 m / 30 m
Météo : CAVOK - Vent : secteur Ouest 10 à 15 kts - Air turbulent.

Les faits

Branche Vent Arrière insuffisamment éloignée et convergente. Dernier virage effectué trop tôt, trop haut, trop près de la piste et de son axe avec une vitesse élevée. En conséquence, le pilote a des difficultés à se stabiliser sur l'axe et sur le plan de descente et à acquérir la vitesse d'approche.
Résultat : Approche non stabilisée, atterrissage long avec difficulté de maintien de l'axe de piste.

Vécu du Pilote

Ne connaissant pas ce terrain, je fais une branche vent arrière UN PEU trop proche de la piste et probablement UN PEU convergente, je me retrouve en dernier virage, UN PEU haut sur le plan, ayant UN PEU overshooté l'axe, je serre UN PEU mon dernier virage pour revenir sur l'axe et m'aligne pour une finale UN PEU trop haute sur le plan, avec un vario UN PEU fort et une vitesse UN PEU rapide, le vent me déporte UN PEU de l'axe, je me bats avec une dérive que je cherche, une vitesse qui ne rentre pas, un axe d'approche à caractère mobile et pour couronner le tout, une légère turbulence m'empêche de stabiliser cet avion. La piste me saute au nez je touche trop vite, rebondis, le vent veut me sortir de la piste, et dans cette situation peu glorieuse un éclair de lucidité me revient j'entends mon instructeur me crier ON NE REND JAMAIS LA MAIN,…….. Je trouve la piste de plus en plus courte……...!

Enfin l'avion se pose, pas durement, mais un peu en crabe, l'avion dérape légèrement veut sortir de la piste, se mettre dans le vent puis ralentit, finalement je crois que c'est moi qui le roule au parking.

Conclusion

La préparation de l'approche doit intégrer des repères sol, afin de positionner correctement la branche vent arrière qui doit se faire en prenant en compte la dérive.

Il faut s'interdire d'effectuer une **Approche non stabilisée,** pour cela s'accorder une finale suffisamment longue pour :

- évaluer sa dérive et garder son axe de piste.
- s'établir sur le plan de descente.
- adopter la vitesse d'approche que l'on a prévue dans son briefing.

- faire sa Check List avant atterrissage.

Si tous ces éléments ne sont pas réunis, **Effectuer une Remise des Gaz** et refaire un tour de piste, **non précipité,** pour éviter de se retrouver dans la même situation.

Il est préférable de faire quelques minutes de vol supplémentaires que de sortir de piste avec des conséquences qui nous échappent.

Commentaires

Un bon atterrissage est précédé d'une bonne approche.
Un atterrissage est une remise de gaz ratée.

Un atterrissage sera d'autant plus « facile « que l'approche sera stabilisée, c'est-à-dire :

- Vitesse calculée et définie en vent arrière : obtenue et maintenue
- Plan d'approche stable avec une immobilité apparente du point d'aboutissement de la trajectoire.
- Puissance moteur affichée autour du pré affichage.
- Avion compensé.
- Vérifications avant atterrissage effectuées : autorisation d'atterrir ou message radio effectué, volets, pompe, phare …

Tout ceci doit être réalisé à une hauteur ou il faudra prendre la décision de poursuivre l'atterrissage ou de remettre les gaz.
Cette hauteur est de l'ordre de 300 ft sol.

En conséquence, il faut toujours se ménager une finale en ligne droite stabilisée, afin d'éviter des virages en final à basse hauteur avec des vitesses non maitrisées.

Les évolutions près du sol sont dangereuses et doivent être évitées par une remise de gaz.

Pour éprouver le plaisir de voler il faut être serein.
Pour être serein il faut être en dessous de ses limites.
Les connaissances et l'application des procédures et des Check List permettent de voler en toute sécurité et de profiter pleinement de notre activité.

Rappel du contact du conseiller de sécurité des vols : **Patrick ELKAN**

Casier à l'aéroclub
Adresse : 11 Bois Bel Air, Avenue Beausoleil, 13320 Bouc Bel Air
Tél. fixe : 04 42 94 30 62
Tél. port. : 06 82 82 29 72
E Mail : patrick.elkan@wanadoo.fr

Des informations très intéressantes peuvent être obtenues sur le site du Bureau Enquêtes Accidents (BEA).

http://www.bea.aero/fr/rec/rec.php

ACCIDENT DU ZK

Partie rédigée par le Président le 28 Novembre 2008

Il se trouve que nous publions notre premier bulletin sécurité un mois après le tragique accident du ZK. La naissance de ce bulletin se prépare depuis près d'un an et il n'y a donc pas d'effets de conséquences à y voir.
En mémoire des passagers et de notre adhérent, je choisis de ne pas essayer d'expliquer cet accident dans ce bulletin. Plus tard, avec quelques confirmations des enquêteurs officiels, nous essaierons de le faire.

Depuis quelques années, je pensais, avec l'aide de certains de nos adhérents, monter un cours de **Facteurs Humains** plus conséquent que ce qui est dans le Manuel du Pilote afin que nos pilotes améliorent leur sécurité comme nos pairs de l'aviation commerciale l'ont fait il y a une trentaine d'années, ceux de l'aviation militaire depuis une quinzaine d'années et nos instructeurs depuis moins de dix ans. La formation du pilote de loisir est à la traine dans ce domaine. La structure d'un grand club comme le nôtre se doit de mettre son énergie à l'effacement de cette lacune. Nous le ferons dans le premier semestre 2009. En vous proposant la participation à un module FH de trois heures évidement gratuit.
J'invite celles et ceux qui ont des compétences dans ce domaine à se joindre à moi pour œuvrer à cette tâche.

Les éléments non interprétables de l'accident :
Dimanche 2 novembre 2008 : vol Romans (LFHE) – AIX-Les-Milles (LFMA)
Avion F-GJZK - 95Nm entrepris à 17h30 locales avec 3 passagers.
Cs+30 à 17h55 - Météo : prévision de nuages et pluie, orages.
Le pilote a appelé le club à 17h25. Il lui a été fait état de fortes pluies, visibilité réduite, plafond très bas, orage en cours, impossibilité de se poser, le pilote a envisagé de ne pas décoller ou d'atterrir à Avignon.
Lieu de l'accident : 10 kms Est de Nyons, sur un flanc sud d'une montagne à environ 2000 ft, quelques dizaines de mètres au dessous de la crête. Le choc a été très violent (balise de détresse détruite), l'avion est arrivé entier au sol.
Le pilote totalisait 87h en début 2008, après une formation au SEFA, puisqu'il était contrôleur aérien au Centre de Contrôle en Route d'Aix en Provence. Il avait près de 150 heures fin octobre 2008 ayant beaucoup volé ces trois derniers mois dans le but d'atteindre les minima permettant d'entrer en formation « Pilote Professionnel ». Il était autorisé sur toutes les machines du club.
Le permanent et l'administrateur en astreinte, ainsi que le Président, chercheront dès 18h00 à savoir si l'avion avait décollé ou non. Apprenant par les proches du pilote qu'ils n'avaient pas de nouvelles, le président alertait le service de recherche de l'Aviation Civile à 22h50.
L'épave a été retrouvée par localisation d'un téléphone portable le mardi 4 novembre 2008 à 8 heures locales.