



# Bulletin Sécurité des Vols 01/2019



## REX

Le Bulletin de sécurité des vols : Merci pour vos retours d'expérience.

Le principe de base est l'anonymat en conséquence les résumés des REX sont sans identification. L'intérêt est d'avoir connaissance d'un scénario à risque et en retenir les défenses au travers des recommandations et des « Mémos ». Ces derniers sont des « aides » à se souvenir de « faits marquants » et ainsi avoir une approche rapide des actions à faire. Bien entendu la rigueur dans la prise de décision est incontournable.

### **BRAVO pour l'année 2018 et MERCI A TOUS**

Continuez à contribuer à la Sécurité des Vols en 2019 !

### **« Plan de Sécurité de l'Etat Aviation Légère » A l'attention des aéroclubs en région Nouvelle Aquitaine**

L'année 2018 a été marquée par de nombreux événements en aviation légère en Nouvelle Aquitaine parmi lesquels figurent 45 comptes rendus CRESAG (compte rendu d'évènement de la sécurité en aviation générale) associés à 16 comptes rendus CRESNA (compte rendu d'évènement de la sécurité de la navigation aérienne) et 44 rapports émis par les enquêteurs de premières informations.

Note : Notre association a été concernée par 3 CRESAG en 2018. Par ailleurs le BSV 2-2018 relatait les conclusions du séminaire « sécurité des vols » de septembre 2018.

Cette situation a conduit la DSAC SO à mener des actions dont le but est l'amélioration de la sécurité aérienne, principalement autour de deux axes.

#### **Le premier, sans doute le plus important, est la quasi-collision.**

Cette année, 7 événements graves ont fait l'objet de rapport dont 3 rédigés par l'armée de l'air mettant en évidence des rapprochements dangereux. (2 REX de notre club en 2018)

Ces incidents ont pour origine une utilisation défailante de la radio à savoir :

- Brouillages, encombrements de la fréquence ou procédures radio mal assimilées,
- Absence de contact avec l'organisme de circulation aérienne ou sur la fréquence d'auto information,
- Incompréhension entre le pilote et le contrôleur ou entre les pilotes.

**Conclusion: La mauvaise utilisation de la radio a été un facteur contributif majeur. La lecture des consignes particulières des cartes VAC est essentielle.**

## Les bonnes pratiques de l'utilisation de la radio :

Utilisation de la phraséologie standard

Bonne connaissance et utilisation de son ensemble radio + boîte de mélange

Affichage des fréquences, vérification (action - contrôle)

Vérification du volume par l'utilisation du squelch + vérification des casques et micros Dans le doute, faire un check radio. (1 Rex de notre club en 2018)

Sensibilisation à l'évolution vers le 8.33 Khz

## Pour optimiser l'anti-abordage, il est fortement conseillé de :

Utiliser : les feux à éclat, feux de navigation, phares allumés. **Voir et être vu**

Nettoyer la verrière ou le pare-brise

**Utiliser systématiquement le transpondeur**

**VFR = Regarder dehors** - Pilotage à l'aide de références extérieures

Accroître la vigilance autour des zones très fréquentées (moyen de radionavigation, aérodromes).

Respecter les trajectoires d'arrivées et des circuits d'aérodrome, respecter les consignes d'aérodromes des cartes VAC.

## Le second axe concerne l'approche et l'atterrissage .

En 2018, dans cette phase de vol, 13 incidents et 10 accidents ont été rapportés, se traduisant par des sorties de piste, des atterrissages durs et la cellule endommagée . (3 Rex de notre club en 2018)

**Conclusion :** Dans la majorité des cas de sorties de piste, les conditions météorologiques du jour sont rarement mises en cause. **Ces événements révèlent des approches non stabilisées (plan - axe - vitesse), sans décision d'approche interrompue ; des techniques d'atterrissage non maîtrisées.**

Ce thème sera abordé plus précisément lors des réunions instructeurs organisées par la DSAC/SO au printemps 2019.

## RAPPELS :

- Attention à la manipulation des portes des hangars, vérifier que la poignée est bien rabattue en parallèle.
- Utiliser la check-list qui permet un contrôle exhaustif. C'est une aide, un support qui permet de lever le doute. C'est la dernière barrière pour éviter une erreur !
- Miss Clémentine : FAIRE ATTENTION AUX MAGNETOS en position « OFF » (*pas de clef*) avant toute action sur l'hélice et après l'arrêt moteur.
- Avant de freiner, réduisez les « tours moteur »
- Maîtrisez votre vitesse lors des roulages car la partie « herbe » est loin d'être dépourvue de « trous ».
- Le nettoyage de l'avion n'est pas une option car au-delà de la propreté et de la sécurité, il y a un gain de performance sur la vitesse propre.
- **Le nettoyage de la verrière doit se faire régulièrement et cela en Été comme en Hiver.**
- N'oubliez pas de remettre les « flammes »,
- **Mettez à l'abri votre avion si aucun autre vol n'est prévu durant le reste de la journée**
- Attention aux règles d'accès à l'aérodrome et notamment pour les personnes extérieures.
- **Attention lors des manœuvres dans le hangar, et surtout lorsque l'on « touche » on le signale. L'erreur est humaine, la cacher est une faute.**

Bon vols à toutes et tous !

**N'oubliez pas que nos aéronefs ont des limites qui ne sont pas forcément les nôtres...**

« Have a safe flights and cool drinks »

Le C.P.S

**Hubert ROUX**

[hroux28@yahoo.fr](mailto:hroux28@yahoo.fr)

0671114828.