



BULLETIN DE SECURITE DES VOLS N° 01/2021



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.

Continuez à contribuer à la Sécurité des Vols en 2021 !

Extrait étude du BEA « Diminution de la puissance du moteur au décollage »



31 Evènements ont été étudiés (avion léger monomoteur et ULM classe 3 Multiaxe)

Niveau de gravité des blessures

- 12 accidents mortels (parmi lesquels les 8 accidents d'ULM)
- 3 autres accidents avec des blessures graves
- 16 autres événements avec des blessures légères ou sans blessures

Les douze accidents mortels de l'échantillon sont consécutifs à une perte de contrôle en vol.

Au total, quatorze cas ont conduit à une perte de contrôle en vol. Au moins onze d'entre eux sont survenus lors d'une altération de cap significative, voire lors d'une tentative de demi-tour.

À l'inverse des pertes de contrôle en vol, ni les quatre cas de collision avec des obstacles sans perte de contrôle, ni les deux cas d'amerrissage contrôlé n'ont conduit à des blessures mortelles.

Conclusion de l'Etude du BEA :

Un fait principal est établi par l'étude de cet échantillon : toutes les blessures mortelles sont consécutives à une perte de contrôle en vol. L'énergie à laquelle les occupants sont exposés lors d'un impact consécutif à une perte de contrôle en vol est généralement plus importante que lors d'une collision contrôlée avec des obstacles en vol et, évidemment, toujours plus importante que lors d'un atterrissage dur et/ou sur une surface accidentée ou jalonnée d'obstacles.

Ces pertes de contrôle en vol surviennent le plus souvent lors d'une altération de cap importante, voire d'une tentative de demi-tour, au cours de laquelle la vitesse de décrochage augmente significativement. Ces manœuvres sont entreprises par des pilotes aux profils variés, sous l'effet du stress dans tous les cas et possiblement d'autres facteurs, comme des préoccupations d'ordre matériel.

Ce constat conduit à rappeler l'importance de privilégier le maintien d'une vitesse suffisante, toute autre préoccupation (traitement de panne, évitement d'obstacles, recherche d'une zone dégagée, etc.) devant être considérée comme secondaire.

Dans cette optique, il paraît pertinent de promouvoir des briefings décollage aussi circonstanciés que possible, plutôt que de laisser se perpétuer des briefings génériques, lorsqu'ils sont effectivement réalisés. La pertinence de ces briefings au regard des conditions du jour et du lieu dépendra des informations collectées lors de la préparation du vol.

Cette phase de préparation du vol revêt également un intérêt particulier du point de vue de la prévention. Au moins un tiers des événements étudiés résultent d'une mise en œuvre inappropriée de l'avion par le pilote.

Dans le cadre de la Sécurité des Vols et de la prévention des risques, je souhaite attirer votre attention sur :

- La nécessité absolue d'adapter les briefings départ et sécurité à l'avion et aux conditions du jour
- Confirmer la puissance minimale avant le décollage... La procédure « décollage court » permet de s'en assurer.
- Impérativement aucun demi-tour en dessous de 1 000ft lors d'une panne majeure au décollage. Un exercice en DC en local permet de mieux appréhender l'importante perte d'altitude lors d'un demi-tour dans les conditions simulées d'une panne majeure au décollage ! Et en plus s'agissant d'un exercice pour lequel on est « prêt » !!!
- Nos possibilités d'atterrissage en périphérie immédiate de notre aérodrome sont très limitées en matière de « champs » disponibles en dessous de 500ft... Donc on fait les actions vitales après décollage à partir de l'altitude de sécurité 500ft sol.
- Et piloter l'avion jusqu'au bout ... la trajectoire et les paramètres !

N'hésitez pas à vous rapprocher d'un instructeur.

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 Eté comme en Hiver.**
- N'oubliez pas de remettre les « flammes »,
- **Mettez à l'abri votre avion si aucun autre vol n'est prévu dans l'heure qui suit ou 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, on pousse complètement les portes et surtout lorsque l'on « touche » on le signale.**
L'erreur est humaine, la cacher est une faute.

Bons 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

0671114828.

