



Bulletin de Sécurité des Vols n° 02/2021



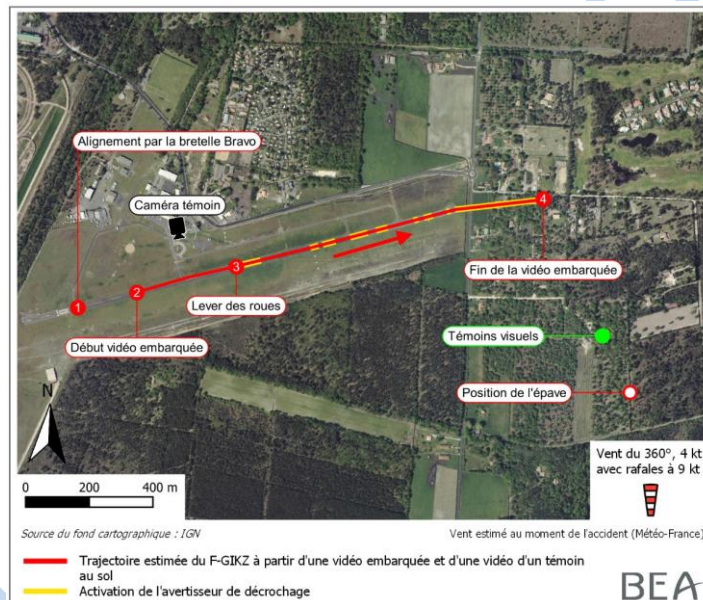
REX

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

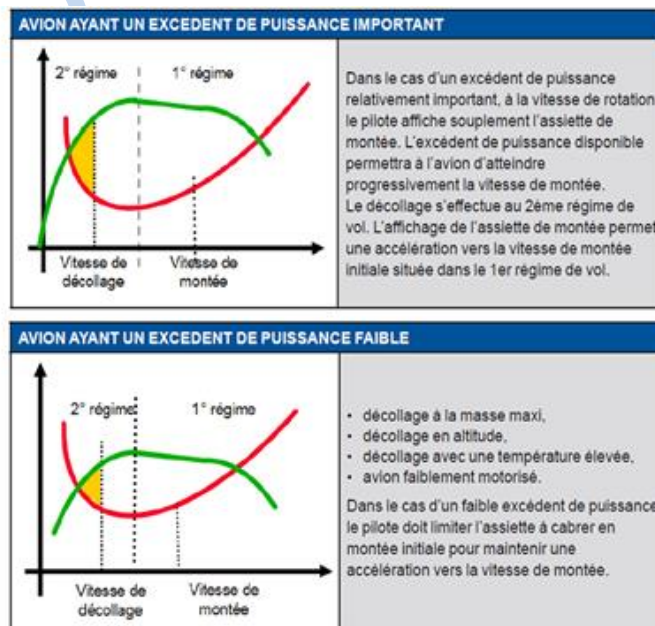
Le principe de base est l'anonymat en conséquence les résumés des REX sont sans identification. L'intérêt est d'avoir connaissance d'un scénario à risque et en retenir les défenses au travers des recommandations et des « Mémos ». Ces derniers sont des « aides » à se souvenir de « faits marquants » et 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 du rapport du BEA « DR 400-120 F-GIKZ accident mortel du 12 09 2021 à LFCH »



Il ressort notamment que le pilote a effectué son décollage au « second régime ».



Source : ENAC

Figure 2 : Guide de l'instructeur VFR
Courbes vertes : puissance utile
Courbes rouges : puissance nécessaire

Une analyse de la base de données du BEA des accidents au décollage d'avion léger (masse < 5,7t) sur la période 2000-2020 montre qu'il y a eu 23 accidents similaires (dont celui du F-GIKZ) avec un décollage poursuivi au second régime de vol :

- 16 ont conduit à la destruction de l'avion, dont 7 accidents mortels. Dans ces 7 derniers cas, tous les occupants de l'avion sont décédés.
- 13 se sont finis par une perte de contrôle ou un décrochage de l'avion. Les 7 accidents mortels font partie de ceux-là.
- 11 sont survenus dans un contexte de dépassement des limites de masse et centrage et 5 d'entre eux ont entraîné des blessures mortelles.

Synthèse des conclusions du rapport du BEA :

- Le décollage a été effectué au second régime (maintien de l'assiette à cabrer et vitesse faible)
- L'avion avait le plein complet et le devis de masse et centrage était supérieur d'une cinquantaine de kilos. Au-delà de la masse maximum il ressort que la vitesse de décrochage augmente, ainsi qu'une diminution des performances de décollage.
- En raison de la position des occupants, l'avion était vraisemblablement en « centrage arrière » ce qui entraîne une instabilité longitudinale de l'avion. Le passager le plus lourd était à l'arrière.
- Le pilote n'avait pas vérifié les poids de ses passagers, il ne les connaissait pas. Il ressort que les poids annoncés par l'association est en « limite basse » mais néanmoins donne une masse au décollage supérieure à la limite autorisée.
- Il y avait d'autres avions plus performants (DR400-180 et DR400-140) disponibles le jour de l'accident.
- La préparation du vol a été insuffisante.
- L'application et le maintien d'une assiette à cabrer importante dès la rotation et poursuivie pendant la montée
- Un manque de concentration et une attention importante accordée aux passagers lors du décollage au détriment de la conduite du vol et de la surveillance des paramètres (vitesse-assiette- symétrie du vol)
- Les conditions météorologiques du jour

Dans le cadre de la Sécurité des Vols et de la prévention des risques au sein de notre club, je souhaite attirer votre attention sur les consignes rappelées dans le BSV N° 1 de cette année ainsi que :

- **S'assurer du devis de masse et centrage et de l'enveloppe de vol**
- **Confirmer le poids des passagers (Si nécessaire utiliser la balance à disposition au club)**
- **Respecter les « instructions écrites » de notre club concernant les vols du DR400-120 (YK et KF) et en particulier la limitation permanente à 80 kg maximum sur leur banquette arrière et leur utilisation lors de températures extérieures élevées (valable pour tous nos aéronefs).**
- **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 Été 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.