



Bonjour à tous,

La saison est maintenant bien lancée, les week-ends et stages se succèdent. Plus que jamais restons vigilant lors de nos entraînements, mais aussi lors des convoyages, qui doivent être considérés avec autant d'attention.

Après réflexion, j'ai décidé de vous transmettre l'ensemble des REX que j'ai reçu. **Je vous les enverrai une fois par trimestre.**

Pourquoi ?

Parce que peut être certains d'entre vous se demandent pourquoi je vous incite tant à me rapporter vos évènements,

Parce que je veux vous faire réaliser que de nombreux évènements se passent chez nous (comme ailleurs) et que **la sécurité des vols n'est pas un vain mot !**

Parce que, ces retours nous permettent à tous de **nous améliorer**, en se demandant ce que j'aurais fait à leur place.

Est-ce que ça aurait pu m'arriver ?

Je remercie vivement les pilotes qui m'ont fait ces REX.

Je vous incite, à nouveau, à m'en faire parvenir lorsque vous pensez que la sécurité des vols a été mise en jeu.

Je vous souhaite de très bons vols.

Dorian.

06.16.95.10.34.

CAP 10

Catégorie : Risque de collision



Situation : milieu d'après midi, CAVOK

Je briefe un élève MPV pour un vol sur le PV, pendant ce temps le HU réalise un MEG vertical.

Tout au long de la journée les MEG ont eu lieu sur le secondaire, la verticale utilisée par PV. La verticale étant libre le HU vole logiquement au-dessus.

Néanmoins je ne fais pas attention à ce point, mon élève non plus, on part tous les 2 persuadés que la verticale est libre.

Au roulage on annonce pour de la voltige verticale.

Décollage, virage à gauche pour rejoindre le box. A ce moment on aperçoit le HU plus haut, on annonce à la radio en montée initiale pour la verticale, toujours persuadés que le HU rentre de l'axe secondaire et va rejoindre la vent arrière.

A ce moment j'annonce au HU que l'on est dans ces 6h plus bas, le pilote du HU n'entend pas le message et annonce « une dernière vrille », on break à gauche pour laisser la place, le HU rejoint ensuite directement la vent arrière et on prend la verticale.

Sur les vols suivants on se coordonne à la radio entre PV et HU.

Analyse :

-manque de prise d'information lors de la préparation du vol sur la position de l'avion en vol et changement d'habitude, on est resté bêtement dans un schéma initial (HU secondaire, PV vertical) sans se demander si ça changeait

-trajectoire de montée passant dans le box après virage dans la montée initiale

-manque de coordination radio, le fait que l'on n'ait pas eu de réponse radio des contrôleurs au sol ou du HU suite à nos messages « pour de la voltige verticale » nous a conforté dans notre schéma (faux) d'une verticale libre

Sur le planning des vols affichés, il peut être intéressant lorsqu'il y a beaucoup de vols et plusieurs avions d'indiquer comme c'est fait en stage, verticale ou secondaire.

Commentaire SV : Un exemple de l'importance de la veille radio !!

Catégorie : Prévols :



Dimanche matin, RdV Lasbordes, préparation HU pour convoyage vers le lieu de stage :

Check du carnet de route :

Un plein de 79L a été fait 2 vols avant, dans le cadre d'un convoyage vers une « lointaine » destination, convoyage avorté cause MTO.

Un vol voltige est effectué ensuite, pas de plein indiqué suite à ce vol.

Check du réservoir avant : il est plein.

Purge des circuits carburants Res AV et AR : **Il reste de l'essence dans le réservoir arrière .**

Purge complète du réservoir AR : Il restait entre 10L et 15L d'essence (le vol voltige précédent a donc été effectué avec de l'essence à l'AR).

Après discussion avec l'instructeur qui a effectué le vol voltige, l'instructeur a mentionné avoir purgé 5L d'essence du réservoir AR avant son vol et pensait qu'il n'en restait plus.

Conclusion (enfin, la mienne en tout cas...) :

Si un plein complet ou partiel du réservoir AR est effectué et que l'avion est remis au hangar avec de l'essence à l'AR, laisser systématiquement une note d'information placardée dans le cockpit.

MAIS, je pense que la purge du réservoir AR devrait systématiquement être faite ! non ? pour éviter tout risque de partir en voltige avec de l'essence à l'AR

Si la purge du réservoir AR montre qu'il reste de l'essence, effectuer la purge complète avant un vol voltige.

Commentaire SV : imaginez que l'avion soit parti en voltige, pour des vrilles par ex ,avec autant d'essence dans le réservoir arrière...

D'où l'importance d'une prévols minutieuse.

 Les faits:

Le pilote en instruction se rend compte que la prévol n'a pas été faite alors qu'il vient de mettre en route.

Action corrective: arrêt moteur et les collègues viennent faire l'inspection.

Origine du problème:

Reprise de la saison


Trop d'automatismes basés sur les prévol faites par des amis.

Commentaire SV :

On est très vulnérable à ce problème dans notre club.

C'est bien de déléguer la prévol pour prendre le temps de bien s'installer mais attention aux habitudes !

Surtout ne pas oublier de déléguer à quelqu'un de compétent sur la machine.

 Les faits:

Suite à une intervention à l'intérieur du cap10, oubli d'un outil sur le siège du pv recouvert par la housse du siège ensuite. L outil est retrouvé lors du retrait suivant de la housse.

Origine du problème: Penser à ne rien laisser à l'intérieur suite aux opérations de maintenance.

Commentaire SV :

Un autre grand standard d'MPV !

EXTRA 200

Catégorie : Risque de perte de contrôle

Pendant l'entraînement à XXX je décide de travailler les déclenchés neg. Je me suis aperçu que lorsque je fais les déclenchés neg après la demi-boucle je pars quasi systématiquement en ruade.

Je comprends que le mouvement de déclenché neg que j'applique est mauvais (je ne ramène pas le manche en a-r assez vite après la mise du pied) ce qui à cette faible vitesse est très préjudiciable (cela barrique exagérément et comme je ramène le manche en a-r trop tard et sans assez de pied à droite ce qui cause une accélération de la rotation au lieu d'un arrêt).

Je m'entraîne en palier pour le faire à vitesse plus forte cependant après quelques-uns même si cela s'améliore je ne suis pas satisfait car mes déclenchés sont encore trop barriqués (sans doute encore le défaut de ne pas ramener assez le manche vers l'a-r quand il part).

L'instructeur me demande de faire un 1/2 en descente sous 45° après un tombé, je le sens "moyen" car selon moi mon déclenché n'est pas encore assez bon en palier cependant je m'exécute après être remonté car je ne le sens pas.

(je démarre le tombé à 2000 ft 150kts) une fois sous 45° je lance le déclenché, il "pête" plus fort que je pensais, je fais un tour complet, je me retrouve sur le dos à une assiette très piquée (l'instructeur au sol me dira 65°, dans l'avion je vois plus...je me pense quasi vertical...), je réduis les gaz et je tire sous 4g.

Clairement le réflexe est mauvais... J'ai été très surpris par le déclenché (en fait c'est mon premier en descente car sur le cap10 ils ne partaient jamais...).

Vu l'altitude il n'y avait pas de danger mais on voit le danger potentiel si la "manoeuvre" avait été exécutée plus bas, je pense que c'est une leçon et il faut faire attention avec des pilotes inexpérimentés sur cet avion pour cette figure, contrairement au cap 10 le déclenché peut partir très fort et vraiment surprendre le pilote.

Ma surprise a causé un tirage du manche trop fort vers l'arrière et étant sur le dos une assiette à piquer. Je pense aussi que mon action à contre sur le palonnier a été trop faible (d'où l'arrêt tardif).

De mon expérience de quelques heures sur cet avion, pour moi le déclenché neg est une grande différence entre le cap10 et l'Extra 200 et le 200 est bien plus réactif et peut créer des surprises... bien maitriser le déclenché neg en pallier et après la 1/2 boucle avant de jouer en descente et impérativement faire les premiers assez haut.

Commentaire SV :

Merci beaucoup au pilote pour ce retour.

Le passage du cap 10 à l'extra 200 n'est pas anodin.

L'extra 200 n'est pas un avion facile.

Il est plus performant et a un comportement de mono.

Il faut donc rester très prudent sur ses compétences et ne pas hésiter à en aviser l'instructeur lorsqu'on a un doute.

Un rappel aux instructeurs a été effectué en ce sens.

Ne pas oublier que lorsqu'on est sur le dos en descente, il ne faut JAMAIS TIRER, mais réduire, pousser et gauchir.

Ce pilote, comme nous le savait bien et pourtant ...

Nous sommes tous vulnérables.

Enfin, une chose très importante, comme ce pilote l'a très bien fait :

Prenons des marges !

Catégorie : Mauvaise installation à bord

Ce petit mot pour t'informer que mes 5 premiers vols en Extra 200 se sont très bien déroulés, avec même de jolis virages dos et même quelques remontées dos.

Cependant, au 6^{ème} vol, afin d'essayer de mieux me sangler pour poursuivre le négatif, j'ai mis un peu plus de temps pour m'attacher.

Me voyant ronchonner, notre chef pilote préféré est venu me voir.

Je lui explique qu'en essayant de serrer plus la sangle de secours, la boucle de la sangle principale qui n'était pas encore tendue c'est décrochée.

Il me répond : « c'est sans doute que tu l' avais mal verrouillée », alors qu'il m'aide à repositionner la sangle principale je me posé la question : « verrouillée ??????? que veut -il dire par là ? ».

J'ai tout compris quand il a repositionné le levier, qu'il a appuyé dessus, ce qui a provoqué un joli : « **CLIC !!!!!!!** ».

Sonné par ce que je venais de comprendre, ce n'est qu'après mon vol, mais avant le débriefing, que j'informe les instructeurs présent que j'avais effectué 5 vols les harnais non verrouillés.

J'assume tout à fait le fait que je n'ai pas suffisamment examiné le dispositif de verrouillage, et bien que je trouvais le système de largage sensible, je n'en ai jamais parlé.

Je me contentais d'apporter une attention particulière à ne pas toucher le levier pendant les vols. Cependant des stagiaires lambda comme moi, (je t'autorise même dire des blaireaux) il y en aura encore.

C'est pourquoi il nous semble nécessaire de sensibiliser par ce REX , tous les acteurs qui sont susceptibles de briefer les nouveaux stagiaires ou baptêmes sur l' Extra, de ne pas négliger l'explication sur le fonctionnement a priori très simple des harnais.

Commentaire SV : Un exemple de plus sur l'importance du retour d'expérience.

Qui aurait imaginé avant que cela puisse se produire ?!

Catégorie : Dépassement de facteur de charge

Donc un pilote niveau Advanced veut reprendre les vols pour commencer la saison sur EA200.

Cela fait 6 mois qu'il n'a pas volé, donc on part en double.

Briefing sur le programme, rappel sur la machine, les vitesses, on insiste sur le fait que l'avion n'a pas les mêmes perfo qu'un mono mais pas de manière quantitative, pas d'ambiguïté sur le déroulement du vol. L'accéléromètre électronique ne sonne pas.

Au retour du vol on relève les accéléro : +7,5g -4.5g, soit un dépassement de la limite club en double sur EA de +0,5g.

Analyse :

-Vol peu courant en double (reprise pour une personne ayant un grosse expé mono)

-Pilote habitué aux facteurs de charge élevé

-Le briefing n'a pas rappelé les limites de facteur de charge en exploitation en double de manière quantitative

Commentaire SV :

Ca partait pourtant d'une bonne intention !

Catégorie : Atterrissage dur

Les circonstances sont les suivantes :

- Terrain peu connu pour moi
- Vent travers 10kt de moyenne environ et très rafaleux
- avion assez lourd (1 pax+60l d'essence a l'attéro)
- un certain stress malgré tout par manque d'habitude de naviguer sur cet avion
- dû au vent de travers début d'approche overshootée, malgré tout la pente et la vitesse est correcte avant la courte finale
- le gradient de vent cause une chute du badin que je sur-corrige et au toucher je suis trop vite
- le premier touché pas dur mais renvoie l'avion vers le haut (je suis surpris
- Je mets un filet de gaz (mais pas suffisamment) j'ai un mauvais point de regard (je reste fixé sur le capot) et je ne sais pas trop a quelle hauteur je suis par rapport à la piste, l'avion s'enfonce et atterrit dur sur le train principal (3.5g)
- Je pense que la remise de gaz n'était pas utile (longue piste), le problème est venu de mon mauvais visuel (regarder a 30° de l'axe capot pour évaluer la hauteur par rapport à la piste et pas devant où il n'y a rien à voir).
- En discutant avec les locaux, sur ce terrain, il faut arrondir à 300m du seuil s'il y a du vent pour éviter de se faire brasser, je suis passé en plein dans la turbulence.
- Pour les atterrissages suivants je me suis bien concentré sur le visuel pendant le flare, j'espère avoir progressé suite à ce souci.

Commentaire SV :

L'extra 200 n'est pas facile à poser au début, c'est bien connu.

C'est surtout un avion complètement différent en voltige et en convoyage

(j'aurai l'occasion d'y revenir dessus dans une prochaine publication).

Bien avoir conscience de cela lors des convoyages.

Attention aux terrains difficiles comme Revel, Castelnaudary ou St africque.

Prendre des marges pour faire une finale bien stabilisée et dans le doute ne pas hésiter à faire une remise des gaz !

FLY SAFE !!!